

## **COMISSÃO ESPECIAL DO PLANO DIRETOR**

### **DEBATE PÚBLICO REALIZADO EM 14 DE SETEMBRO DE 2009** (DCM de 13/10/2009)

Presidência da Sra. Vereadora Aspásia Camargo, Presidente da Comissão.

Às dezenove horas e sete minutos, no Plenário Teotônio Villela, sob a Presidência da Sra. Vereadora Aspásia Camargo, Presidente da Comissão, tem início o Debate Público SOBRE O PLANO DIRETOR DECENAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO COM O TEMA “TRANSPORTE”.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Senhoras e senhores, boa noite.

Dou por aberto o Debate Público sobre o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro com o tema “Transporte”.

Este Debate visa atender ao disposto no parágrafo 4º, do Artigo 40 do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001), que determina a realização do processo participativo na elaboração do Plano Diretor. O objeto da discussão, no Debate de hoje, serão os dispositivos referentes ao tema Transporte, contidos no Substitutivo nº 3 do Projeto de Lei Complementar nº 25/2001, bem como as emendas referentes a esses dispositivos, enviadas pelo Poder Executivo.

A Mesa está assim constituída: Exmo. Sr. Secretário Municipal de Transportes Alexandre Sansão Fontes; Dr. Madiagne Diallo, do Departamento de Engenharia Industrial da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro; Vereador Adilson Pires; Vereador Roberto Monteiro; Vereador Jorge Braz.

Neste momento, registro também a presença neste Debate Público dos Sr. Antonio Sá, Coordenador Especial de Assuntos Legislativo da Prefeitura do Rio de Janeiro; do Vereador S. Ferraz, Presidente da Comissão Permanente de Transportes e Trânsito; da Vereadora Liliam Sá, Vice-Presidente da Comissão Permanente de Transportes e Trânsito; da Vereadora Andrea Gouvêa Vieira, da Comissão Permanente de Orçamento, Finanças e Fiscalização Financeira; do Vereador Adilson Pires, que é Líder do Governo; e do Vereador Eliomar Coelho.

Também presente, o Sr. Sebastião Batista de Albuquerque, Diretor do Sindicato dos Metroviários do Rio de Janeiro e membro do Fórum Popular de Transportes; a Sra. Leila Araújo, do Sindicato dos Rodoviários; o Sr. Murilo Fábio Santos Tergolino, do Sindicato dos Metroviários; do Sind Trans Rio, Henrique Alves do Nascimento e Hélio Ricardo; o Miltinho da PMB4, acho que já está aqui, tenho notícias; o Sr. Lelis, da Fetranspor; o Sr. Octacílio, da Rio Ônibus; e mais

representações importantes das Associações de Moradores de Copacabana, Sr. Horácio, Sr. Abílio, da Urca, e mais outros tantos que estão aqui inscritos e sobre os quais eu terei oportunidade de falar no decorrer deste Debate.

Eu passo agora a palavra ao Secretário Municipal de Transportes. Quero apenas dizer que é uma especial satisfação para nós recebê-lo aqui e que nós estamos confiantes de que a Cidade vai encontrar o seu rumo, com uma gestão competente – o senhor é um especialista no assunto. Nós temos acompanhado os seus esforços no sentido de apressar ao máximo este Plano Diretor de que tanto precisamos e, portanto, vamos ouvi-lo, com grande interesse.

O SR. SECRETÁRIO ALEXANDRE SANSÃO FONTES

– Boa noite a todos.

Agradeço à Presidência, Exma. Sra. Vereadora Aspásia Camargo; Exmo. Sr. Vereador Roberto Monteiro, Relator; Exmo. Sr. Vereador Chiquinho Brazão; Exmo. Sr. Vereador Jorge Braz.

Cumprimento os demais Vereadores que estão no Plenário, os demais participantes.

É um prazer estar aqui, na primeira oportunidade que a gente tem de falar sobre esse tema tão importante, esta pasta tão difícil que nós assumimos, aqui, em Debate para a população do Rio de Janeiro, para esta Casa dos Vereadores.

Prefiro falar da Tribuna para poder enxergar a apresentação.

(Faz apresentação de *slides*)

Nós vamos falar do Plano Diretor de Transportes. Sempre salientando que o Plano Diretor é um plano de caráter estratégico para a Cidade do Rio de Janeiro e que, nesta gestão, há uma convergência muito feliz de que o Plano Diretor é o mesmo Plano do Governo do Rio de Janeiro para a área de transportes e coincide com o planejamento que a Cidade está fazendo para sediar os eventos que sediará – a Copa do Mundo, que já está definida, e, tomara agora, no dia 2 de outubro, os Jogos Olímpicos, em 2016.

Este nosso Plano Diretor, como vocês vão ver, vai ser composto de diversas intervenções estruturais em que nós pretendemos alcançá-las a tempo de poder preparar a Cidade para esses grandes eventos e com isso preparar a Cidade para as suas necessidades. Ou seja, é uma coincidência, uma convergência muito feliz termos esses planos coincidentes com as necessidades da Cidade. Ou seja, não é um plano para as Olimpíadas, não é um plano para a Copa do Mundo. É um plano para a Cidade do Rio de Janeiro como um todo.

A premissa maior desse plano é constituir uma rede hierarquizada e equilibrada de transportes e circulação viária para a Cidade do Rio de Janeiro, proporcionando acessibilidade universal e mobilidade sustentável de pessoas, bens e mercadorias.

Temos objetivos específicos, aqui vamos demonstrar alguns deles.

As políticas integradas de uso e ocupação do solo. O transporte, ele não caminha sozinho. O desenvolvimento do transporte da Cidade tem que estar em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo. E respeitando o meio ambiente, ou melhor, contribuindo para o desenvolvimento ambiental para a Cidade.

“Implantação de um sistema hierarquizado e integrado de transporte público”, o que isso quer dizer? Desfazer esse emaranhado que a gente tem hoje de modais concorrendo e promover a integração desses modos de transporte: o chamado transporte alternativo, o transporte de ônibus, que precisa de grande reestruturação também, e a integração com os modais de massa, que hoje transportam uma minoria mas que nós pretendemos que, com os investimentos que faremos nesses eixos estruturais, para que a Cidade tenha uma proporção maior de sua população sendo transportada em modais de maior capacidade, sejam eles o BRT, o trem ou o Metrô.

A “priorização para o transporte público” o que quer dizer? Que a política principal desta gestão é “Garantir que o transporte coletivo tenha prioridade sobre o transporte individual”, ainda que esse transporte individual, transporte de tráfego, tenha que ter fluidez e acessibilidade, ainda que tenhamos que garantir também uma boa mobilidade através do transporte individual, para todas as suas necessidades.

“Redução da carga de poluição gerada pelo sistema de transportes” – o que está diretamente relacionado com a racionalização desse sistema, uma racionalização do transporte, uma maior mobilidade permite que menos veículos circulem pelas vias, o que também contribui para uma menor emissão de gases, causando danos ao meio ambiente.

“Garantia de acessibilidade universal e mobilidade sustentável”. Um marco para o transporte de carga, uma deficiência gravíssima que a Cidade tem hoje: não existe uma regulamentação específica para o sistema de transporte de carga, o que faz com que o produto gerado e distribuído, hoje, na Cidade do Rio de Janeiro, seja mais caro do que deveria ser, claro, enfrentando congestionamentos, perdendo tempo, desperdiçando combustível, desperdiçando veículo. Tudo isso tem que ser maximizado, e isso é uma deficiência muito grande da Cidade. Inexiste um marco e inexiste um planejamento. A gente tem que começar praticamente do zero, para estabelecer uma condição melhor para o transporte de carga.

“Estímulo às parcerias público-privadas em projetos de transporte e vias estruturais urbanas”. Isso é uma realidade que a gente vive. É necessário o dinheiro privado. O setor público não tem recursos suficientes para investir no sistema de transporte na velocidade em que isso é necessário. As parcerias público-privadas são o investimento que a gente tem para isso. E fazer com que a Cidade possa ter um crescimento sustentável de sua economia, o que implica também que seus grandes empreendimentos possam surgir, mas que surjam dentro de um planejamento, ou seja, com mínimos impactos negativos para a população – no nosso caso, no que diz respeito ao trânsito.

“Análise dos impactos dos pólos geradores de viagem”. Isso é uma tarefa importante que a Prefeitura tem, para que sejam aprovados, sim, os empreendimentos de que a Cidade precisa, para que a Cidade se desenvolva, mas diante de um planejamento, diante de intervenções que possam minimizar os seus impactos, que sempre existem.

Há coisas que a Cidade explora muito pouco, como o seu potencial hidroviário: precisamos ver isso. Temos vários itens que compõem nossa diretriz, como a redução da emissão de gases poluentes, como já foi dito, um bom gerenciamento da mobilidade de pessoas e mercadorias, políticas adequadas para a circulação e estacionamento nos centros de comércio e serviços; adoção de tecnologias para o transporte público e circulação viária adequada para os portadores de necessidades especiais; educação para o trânsito; conforto e segurança viária para pedestres e ciclistas; tecnologias adequadas para o sistema de comunicação visual e de informação e sinalização viária.

Essas foram as diretrizes gerais. Vamos passar agora para as ações estruturantes.

Aqui nós estamos no que talvez sejam os dois grandes investimentos que a Cidade precisará fazer nos próximos anos, principalmente para pretender acomodar e proporcionar os eventos que quer proporcionar, que são os corredores de BRT. O que são corredores de BRT? São corredores rápidos de ônibus – BRT é uma sigla em inglês para a expressão *bus rapid transit* e que são corredores de ônibus articulados, operando em vias segregadas, com controle automatizado, com estações de embarque e desembarque definidas, com tarifa paga fora do veículo, com sinalização especial, tudo isso para adotar o sistema de velocidade e capacidade. É um sistema de tecnologia brasileira, que foi implantado há algumas décadas em Curitiba, que foi exportado para outros lugares da América Latina, como Bogotá, e hoje é adotado em vários lugares do mundo, principalmente cidades de países emergentes.

Por quê? Porque é um sistema que gera capacidade de transporte com baixo investimento relativamente a outros investimentos de transporte em massa. O Metrô e o trem são as soluções de muitas cidades de países ricos. Nós gostaríamos que

nossa rede também estivesse baseada em trem e Metrô. A solução de BRT vem a ser uma solução intermediária, que transporte uma quantidade de pessoas que pode ser considerada de média e alta capacidade, e cujo investimento é menor do que o sistema de transporte de massa convencional.

Isso está no nosso projeto para a Cidade, e aqui os dois corredores principais projetados e que virarão realidade em breve: o Corredor T-5, ligando a Barra e a Baixada de Jacarepaguá até Madureira e Penha – isso para falar dos centros principais que esse transporte estará integrando, criando acessibilidade. A meta da conclusão do T-5 é 2012.

Aqui está a ligação C, que liga a Região de Deodoro até a Região da Baixada de Jacarepaguá, também, próxima ao T-5.

Essas duas ligações, portanto, são duas ligações transversais para a Cidade, que vêm a compor, hoje, o que nós vamos mostrar num mapa mais para a frente, uma rede estrutural de alta capacidade.

Sistemas integrados de média e alta capacidade necessitam de estações de integração. O Corredor T-5 terá, por exemplo, estações de embarque e desembarque com essa característica que nós estamos mostrando nessas fotos.

O momento de integração entre as esferas públicas Federal, Estadual e Municipal é muito positivo para a Cidade do Rio de Janeiro, permite que investimentos venham para grandes empreendimentos, e eles já estão vindo. Há uma expectativa muito grande nossa de que o T-5 seja produto dessa integração entre as esferas de Governo.

Nós da Prefeitura estamos cooperando com a ação do Estado na execução da Linha 4 do Metrô, por exemplo, de terrenos do Metrô que hoje estão sendo disponibilizados, para possibilitar que o Estado tenha recursos suficientes para esse investimento. As obras das Linhas 1 e 2 do Metrô, que vão permitir que a capacidade desse sistema aumente e possa absorver uma maior parte da população, que possa facilitar a integração, inclusive, dos outros modais. E outros projetos de implantação de BRT que não estão ainda prontos mas que vão ser desenvolvidos pela Secretaria de Transportes, que vão ser contratados pela Secretaria de Transportes, como, por exemplo, este aqui, que é a complementação do Anel Viário Estrutural do Rio, ligando Santa Cruz ao Centro, pela Avenida Brasil, e Santa Cruz à Barra da Tijuca, através também de corredores BRT, intervenções viárias importantes, como o Túnel da Grotta Funda, que estaria incluído nesse investimento.

E, por fim, o órgão gestor, que é a Secretaria Municipal de Transportes, hoje com uma estrutura muito aquém daquela que é necessária para gerir esse grande problema que é o transporte. Essa gestão está trabalhando para devolver à Secretaria de Transportes a força e o controle do sistema, a força de gestão do sistema, a possibilidade de planejar, de fiscalizar, licenciar,

regulamentar, para que volte a ser o ator principal nesse desenvolvimento da Cidade do Rio de Janeiro.

Ações como desenvolvimento de sistemas cicloviários e a sua integração ao sistema de transporte público são muito saudáveis. Muitas iniciativas pelo mundo afora já adotam isso. O Rio de Janeiro é dotado de muitas ciclovias, a maioria delas usadas para o lazer, enquanto nós temos uma grande demanda por transporte cicloviário ao longo de regiões da Cidade onde ainda não há essa infraestrutura, de forma a ofertar o suficiente de que esses usuários precisam.

Na Zona Oeste, por exemplo, a integração entre bicicleta e trem, entre bicicleta e Metrô, na Zona Norte são intervenções possíveis, e vamos trabalhar nesse sentido também.

E, aqui, gostaria de ilustrar qual é o planejamento em transporte estrutural para a Cidade do Rio de Janeiro, de forma esquemática. Primeiramente, aqui estão as redes hoje existentes do transporte ferroviário, em verde e em laranja; em roxo, a Avenida Brasil; também em roxo, o Projeto do T-5, à direita; e o Projeto da Ligação C, que eu mostrei ainda há pouco. Isso somado a uma intervenção da Linha 4 do Metrô e a uma complementação provavelmente por BRT também proporciona que essa parte da Cidade que hoje tem a mobilidade mais complicada em função dos congestionamentos, em função da grande demanda que existe em função da grande geração de empregos que ela proporciona, que essa região da Cidade seja envolvida por um anel de alta performance, um anel de grande capacidade, que seria, portanto, a complementação dos sistemas atuais de trem e Metrô, com esses, e a Prefeitura vai investir nessas ligações de BRT, e a ligação da Linha 4 do Metrô.

Além disso, essa ligação entre a Barra e Santa Cruz, através também de BRT, outros projetos que ainda precisam ser desenvolvidos, como a Ligação B, entre Guaratiba e Avenida Brasil, passando por Campo Grande, e a melhoria do eixo estrutural da Avenida Brasil, que permitirá também que se implante ali um transporte de média e alta capacidade, por ônibus.

Precisamos intensificar mais a Legislação e a regulação no que diz respeito às atividades geradoras de viagem e tráfego. São elas atribuições que não estão na Secretaria de Transportes, essas três primeiras – Legislação de uso e ocupação do solo, meio ambiente, relatórios de impacto ambiental, estudos de impacto de vizinhança e os que estão com a Secretaria de Transportes, que são os impactos viários e transportes.

Temos também condições adequadas e sustentáveis de acessibilidade e mobilidade, prioridade para o transporte público de pedestres e ciclistas, redução dos tempos de viagem e segurança contra circulação viária em toda a área de influência do empreendimento.

Essas são as ações, os objetivos principais dessas análises de impactos viários de pólos geradores, ou seja, de grandes empreendimentos.

Formalmente, a palestra é essa, é isso que eu queria dizer, e eu vou me colocar de volta à Mesa, para a sequência e devidos esclarecimentos. E certamente há muito a falar sobre isso, não só sobre o Plano Diretor, que é isso que eu procurei apresentar, enfocar aqui.

Muito obrigado.

(Uma senhora se manifesta, de uma das galerias)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Vamos manter a calma. Todos terão direito de falar. Portanto, não vamos criar nenhuma excepcionalidade, por favor, porque este Debate Público é um Debate para ouvir a todos.

Eu agradeço ao Secretário Municipal de Transportes. Todos sabemos que o transporte, hoje, está praticamente na ordem do dia. É um dos assuntos mais quentes e mais preocupantes que a Cidade enfrenta. É o que nós vemos nos jornais todos os dias, inclusive casos de ônibus que provocaram mortes na Avenida Brasil, uma série de problemas com os corredores, com as ligações da Leopoldina com o Centro da Cidade, que ainda estão bastante tumultuados. Mas o que tudo isso indica é uma necessidade de uma agência reguladora municipal de transporte coletivo. Eu acho que isso foi o que eu entendi que o Secretário estava sugerindo há pouco.

E também nós, aqui na Câmara, recebemos muitas queixas, muitas súplicas, praticamente pedidos de socorro. Então nós vimos, por exemplo, que o transporte hidroviário, que está sendo previsto no Plano Diretor, funciona muito mal na Cidade. Inclusive, uma parte dele, por exemplo, as barcas, está sob a responsabilidade do Estado. Daí a situação calamitosa de uma ilha como Paquetá, que é uma preciosidade e deveria ser uma prioridade turística da Cidade, no entanto, mal consegue garantir o fluxo normal dos seus moradores através dessas barcas, muito deficitárias e até perigosas.

Por outro lado, o Metrô é conta-gotas. O Metrô avança numa lentidão de cágado. É caro e é lento. Então, praticamente a cada quatro anos, nós temos uma estação e, quando olhamos o mapa da Cidade, vemos que ele cobre muito pouco das necessidades prementes da população.

Os ônibus estão assumindo outras modalidades. Vimos o BRT, por exemplo, que são esses corredores rápidos, que têm características muito semelhantes ao Metrô e portanto, poderão responder de uma maneira importante às necessidades da Cidade, e essas linhas, sobretudo de rápidos, que nós vimos aqui há pouco, o Secretário acabou de mostrar. Realmente, algumas dessas intervenções estratégicas irão melhorar, sem dúvida, a vida da população. Eu não tenho a menor dúvida quanto a isso,

mas nós precisamos pensar também em questões práticas. Por exemplo: o custo da passagem, as tarifas, o bilhete único. Como é que nós podemos, numa Cidade tão desigual quanto a nossa, contemplar as grandes distâncias e atender às pessoas que estão no extremo oposto, na Zona Oeste, e que pagam, no fundo, a mesma passagem que todos os outros que estão muito mais próximos. Então, esta é uma questão fundamental: a modicidade tarifária. Foi o que eu entendi. É o termo técnico do Plano Diretor.

De outro lado, existe também o problema do deslocamento total. O bilhete único, será que esse bilhete único vai chegar? Quando ele vai chegar e como ele vai chegar é outra questão que se coloca. Mas nós sabemos que a tarifa tem que ser... Logicamente, para quem paga, para quem oferece o serviço, tem que ter alguma proporcionalidade ao percurso, mas a autoridade pública tem que garantir o interesse social dessa tarifa. Isto é, que aqueles que estão mais longe sejam, de alguma maneira, compensados por preços relativamente mais baratos. Então, de onde virá esse subsídio? Como garantir à população que ela possa realmente ter uma redução de preço da sua passagem, coisa que é fundamental para garantir a competitividade econômica da Cidade? Porque um dos pontos mais difíceis e mais dramáticos da produção e da economia dessa Cidade é o custo do trabalhador, o altíssimo custo do trabalhador.

A outra questão são as linhas de ônibus que afetam os grandes corredores, Secretário. Nós queríamos saber também sobre o problema da reestruturação e reformulação das linhas de ônibus, que ainda obedecem a modelos muito antigos, de uma centralidade que não existe mais, e que poderiam realmente se organizar de outra maneira. E parece que é justamente a intenção do Plano que nós acabamos de ouvir.

Então, questões fundamentais da mobilidade têm que ser colocadas. E é por isso que eu gostaria muito de ouvir aqui o Sr. Madiagne Diallo, que é professor da PUC. É uma pessoa que tem todas as credenciais acadêmicas na área e que, na verdade, é o Coordenador do Laboratório de Apoio à Decisão do Departamento de Engenharia Industrial da PUC do Rio de Janeiro. É Pós-Doutorado em Planejamento de Transporte pelo Centro Nacional de Pesquisa da França e também Pós-Doutorado em Tomada de Decisão e Tecnologia da Informação pelo Telecom Paris.

Eu fiquei pensando que o fato de que Madiagne Diallo é Bacharel em Matemática não é irrelevante, porque nós estamos diante de um problema de um modelo matemático. Quer dizer, nós temos que ter redução de tempo, aumento da frequência e estabilidade da frequência, redução de custos e uma série de variáveis que tem que se combinar umas com as outras, de modo a garantir maior capilaridade dos transportes na Cidade. E, mais



do que isso, é preciso conjugar a intermodalidade, quer dizer, uma série de transportes que se interliguem, tornando a vida da população mais confortável e mais viável, também, do ponto de vista do trabalho.

Então, eu pediria a Madiagne para nos fazer a sua exposição do que seria esse transporte sustentável, que poderia libertar o Rio de Janeiro do jugo do automóvel, isto é, do transporte individual, e que poderia nos colocar numa era pós-industrial, digamos assim, que todas as cidades estão procurando. E eu lembro aqui que, no dia 20, nós vamos comemorar o dia de uma vida sem automóveis. Então, nós vamos tentar sobreviver sem ele. Isto é muito importante para todos nós.

Madiagne, vamos lá.

O SR. MADIAGNE DIALLO – Boa noite! Eu gostaria primeiro de agradecer a todos os membros da Mesa, aos membros da Comissão Técnica do Plano Diretor, à Câmara Municipal e em particular à Presidente da Comissão do Plano Diretor, a Professora Vereadora Aspásia Camargo. Enfim, é um prazer estar aqui e ver que a comunidade acadêmica está sendo associada a esse trabalho de elaboração do Plano Diretor do Rio. Foi realmente para mim, particularmente, um prazer me associar a esse trabalho, apresentando hoje um estudo sobre mobilidade sustentável, fazendo o *benchmarking* do que acontece, no mundo, de melhor na área de transporte. Eu já tinha feito um trabalho igual para Curitiba. E dizer que, enfim, a situação do Rio de Janeiro de hoje todos nós sabemos. Então, a ideia é discutir aqui qual o Rio de Janeiro que queremos na área de transporte.

Bom, então o conceito que vou apresentar se chama mobilidade sustentável. Todo mundo sabe que a palavra sustentável é uma palavra na moda. Em tudo a gente fala sustentável. Então, o que seria uma mobilidade sustentável para transporte?

(LENDO)

“É o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.”

(INTERROMPENDO A LEITURA)

Então, isso seria o conceito de mobilidade sustentável. Se a gente olhar o sistema de transporte do Brasil, uma visão geral, mostra que o transporte coletivo é responsável por quase 50% da

mobilidade, e o transporte individual – entendam, por favor que o transporte individual é o veículo particular, o carro privado – é responsável por cerca de 17%, e o restante dividido entre os sistemas de transportes que existem.

Se hoje olhamos o conceito de mobilidade, na Cidade do Rio de Janeiro, nós percebemos que, quanto maior o foco e grau de educação, maior é o índice de mobilidade. Ou seja, se a gente olhar, comparar esse índice que mostra que maior o grau de educação, maior a mobilidade, e a gente compara com o índice das faixas de renda, nós percebemos também que maior a renda, maior o índice de mobilidade. O que isso quer dizer? isso quer dizer, subentende que o transporte, no Rio de Janeiro, enfim, o custo de transporte, precisa ser revisto para aumentar a mobilidade nas outras faixas de renda.

Então, o índice de mobilidade é um índice universal, mundialmente usado, que aqui, por exemplo, é uma fórmula matemática que está à disposição, que as pessoas que estão interessadas depois podem olhar pelo *site*.

Então, as considerações, em particular, são: aumentar o uso de transporte público e de transporte não motorizado, integrar transporte e uso do solo, melhorar a qualidade ambiental, racionalizar o uso do automóvel, promover a economia urbana.

A mobilidade no Estado do Rio de Janeiro, hoje, conta com cerca de 2 milhões de carros e mais de 8 mil ônibus.

Na mobilidade, no Município do Rio, a gente conta, hoje, com as duas linhas do Metrô, que todo mundo sabe, uma rede de ferrovias, uma malha ferroviária, enfim, com uma porcentagem e aumento de uso, e a gente conta também com uma malha de ciclovias descontínua, digamos assim. E, em geral, considerando a Cidade do Rio de Janeiro, a gente tem 70% a 80% da poluição gerada pelo tráfego. Os congestionamentos chegam à marca de um mês perdido, por ano, no trânsito. Cerca de 12 mil acidentes são contados no trânsito, sendo 44,5% de atropelamentos, 50,3% de colisões e 5,2% de capotagens. De 2002 a 2005, os novos dados estão para sair, as companhias de seguros registraram, em média, 43 mil sinistros de morte por ano. E se a gente olhar a situação hoje, comparando com outros países, a gente vê que estamos bem mal.

Então, hoje, gostaríamos de discutir qual é o tipo de transporte que realmente nós queremos para o Rio de Janeiro. Coloquei as vantagens e desvantagens entre o transporte individual, o transporte coletivo e o transporte usando, no caso, o transporte não motorizado.

Então, aqui algumas coisas são evidentes. No transporte individual, as vantagens são: maior privacidade; menor tempo de deslocamento, quando tudo funciona bem; viagem de porta a porta; não há período de espera ou longas caminhadas até o veículo; maior liberdade de horários de itinerários; maior

conforto; deslocar pequenos carregamentos; dar *status* social, digamos assim.

E as desvantagens são: dependente de recursos finitos; perdas de grande parte da Cidade com estradas; degradação do meio ambiente; individualismo; poluição; sedentarismo; maiores são os custos – individuais e coletivos – sociais, econômicos e ambientais; acidentes no trânsito e maior irritabilidade do condutor, provocando acidentes.

Então, essas são as vantagens e desvantagens do transporte individual.

Então, aqui a gente mostra a Cidade, como o aumento do veículo privado acaba aumentando o número de estradas numa Cidade, e a gente perde a identidade da Cidade, de uma certa forma.

Então, as vantagens do transporte coletivo, são diminuir o consumo desordenado de energia, diminuir os congestionamentos, diminuição da poluição, área menor para transportar uma maior quantidade de pessoas.

As desvantagens são a falta de confiabilidade muito grande nos horários, falta de flexibilidade do percurso, longa caminhada para chegar ao ponto ou para a chegada ao destino, desconfortáveis, inseguros e suscetíveis às intempéries, tempo de espera, tempo maior de viagem, necessidade de transbordo, impossibilidade de paradas intermediárias, dificuldade de transporte de pequenas cargas, desconforto.

Então, sobre o transporte coletivo, bicicletas e carro, gostaríamos de compartilhar com vocês, para dar uma ideia, a comparação entre transporte privado com transporte coletivo.

Vocês podem ver nessa imagem cerca de 45 carros. Isso foi um evento na Alemanha para incentivar as pessoas a trocarem de carro privado pelo transporte público. Aqui podemos ver cerca de 45 carros, o espaço que usam na estrada e o espaço que se usa se todo mundo andar de bicicleta. Você vê que a avenida está vazia. Agora, imagina se usassem o bi-articulado, ou se usassem VLT, que é um trenzinho tipo bonde? A gente ganharia maior espaço.

O transporte coletivo é muito mais importante quando se fala de sustentabilidade. O melhor transporte custo x benefício seria o VLT, porque ele traz o menor preço de implementação, mas hoje pode ser trocado por um bi-articulado, que também trará o mesmo benefício por um custo menor.

Aqui, eu dei um exemplo real da nossa Cidade. Vocês podem ver aqui a Rua Barata Ribeiro, às 10h. A fila do ônibus parece não ter fim. Então, isso é uma realidade que vivemos todo dia.

Incentivamos aqui o deslocamento de bicicleta também para as curtas distâncias, que tem vantagens que a gente sabe: redução das emissões de poluentes, melhora significativa na

saúde física e mental de seus usuários, o menor uso do solo, menor peso, consome menos matéria prima para produção.

Tem as desvantagens que são o desconforto e a descontinuidade das ciclovias – meio inseguro ao seu usuário dentro da Cidade do Rio de Janeiro.

Então, se a gente olhar os custos gerais de implantação do sistema de transporte, tem que se levar em consideração, mais do que nunca, os custos ambientais, os custos sociais e de uso do solo.

Muita gente pensa do retorno monetário, mas o custo ambiental, social e do uso do solo não podemos trocar por moeda, porque são coisas fundamentais para a vida de qualquer um.

Então, caminhando para a conclusão, quando a gente tem uma política habitacional de novas moradias mais uma priorização política, econômica e social do transporte individual mais planos urbanísticos inacabados, que é o que a gente vive aqui na nossa Cidade, nós teremos o desinteresse em áreas centrais já consolidadas. Todos nós sabemos que temos boas áreas no Rio de Janeiro que hoje ninguém frequenta, e isso traz um caos na mobilidade atual.

O que realmente pedimos é um conforto ambiental e segurança. Como isso pode ser feito? Vamos dar algumas sugestões:

(LENDO)

O alargamento dos passeios existentes;

A conexão das ciclovias existentes;

A pavimentação ou re-pavimentação de ciclovias e passeios;

A inserção de rampas adequadas para acesso a passeios e ciclovias;

A execução de passeios onde não são contemplados;

Implantação de sinalização adequada nas ciclovias e passeios;

Implantação de pontos policiais estratégicos para garantir a segurança dos usuários;

Divulgação de campanhas para a conscientização do respeito ao ciclista e ao pedestre;

Priorização dos sinais para ciclistas e pedestres;

Criação de passarelas e passagens subterrâneas para pedestres e ciclistas, bem sinalizadas e seguras em vias de tráfego mais intenso;

Implantação de *traffic calming* em pontos estratégicos, como por exemplo, ao redor de estações de trem e Metrô, principalmente nos pontos em que estes fizerem algum tipo de integração com transporte rodoviário ou mesmo em ciclovias;

Incentivo fiscal à utilização de veículos menos poluidores, sejam de carga ou nos transportes públicos;  
Adaptação da tarifação e integração;  
Diminuição do custo de transporte aos moradores das periferias;  
Implantação de bilhete único os diferentes modais;  
Integração total das linhas de Metrô + ônibus + trens + ciclovias; criação de armazéns de aluguel ou guarda de bicicletas próximas as estações dos transportes de massa e ampliação da malha de ciclovias.

(INTERROMPENDO A LEITURA)

Com isso eu gostaria somente de terminar mostrando esse sistema que funciona e que deve inspirar qualquer Cidade do Rio de Janeiro, enfim, do Brasil:

(LENDO)

Desenvolvimento da Cidade de Curitiba:

- A racionalização do sistema de transporte;
- O desenvolvimento de uma malha rodoviária;
- Legislação do uso do solo.

O sistema:

- Adensamento da Cidade ao longo das Vias Estruturais – corredores canaletas exclusivas para ônibus – onde a prioridade é sempre do ônibus, estes sendo bi ou tri articulados;
- Criação de cinco eixos principais;
- Estações com acesso rápido sem escadas ao veículo, com estações no nível dos coletivos e a bilhetagem na estação acelera o processo de embarque;
- Legislação de uso e ocupação do solo onde, edifícios maiores estão perto das linhas de ônibus.

(INTERROMPENDO A LEITURA)

Gostaria de agradecer pela oportunidade e fico à disposição para tirar qualquer dúvida que tenham.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) –  
Temos agora a satisfação de passar a palavra ao Líder do Governo, Vereador Adilson Pires.

O SR. VEREADOR ADILSON PIRES – Boa noite a todos.

Senhora Presidente da Comissão do Plano Diretor, Vereadora Aspásia Camargo; Sr. Vereador Jorge Braz; Vereador Roberto Monteiro, a quem eu quero fazer um elogio especial, porque ele hoje faz aniversário de casamento e está aqui conosco nesse Debate Público. Quando chegar em casa vai levar uma bronca da esposa, mas demonstra o compromisso do Vereador com essa discussão do Plano Diretor.

Queria cumprimentar todas lideranças comunitárias que estão aqui presentes, a Presidente da FAMRIO, vários presidentes de associações de moradores, todos os segmentos que estão aqui representados nesse Debate Público, e, de modo particular e especial os operadores dos sistemas de transporte chamados transportes alternativos, nesse Debate Público, estão dando uma demonstração de participação. Eu conversava com a Vereadora Aspásia Camargo antes do Debate e dizia a ela que o elemento fundamental do sucesso do Plano Diretor será a participação popular. As pessoas que têm afinidade e interesse por determinados temas estarem presentes à Câmara de Vereadores farão a diferença neste Debate.

O Debate Público não é o momento em que nós vamos tomar uma decisão, mas nós vamos ouvir a sociedade para que depois os Vereadores possam, no momento adequado de deliberação, tomar as decisões mais adequadas para a Cidade.

Eu me inscrevi após ouvir a apresentação do nosso Secretário de Transportes. Quero deixar algumas questões que eu considero importantes e que fiquem claras para todos nós.

Em primeiro lugar, nós estamos discutindo o Plano Diretor e esse tema “Transporte”, no Plano Diretor de 1992, passou muito ao largo, mas de 1992 até 2009 passaram-se 17 anos e a Cidade mudou muito.

A maioria das pessoas que ocupam as galerias que são trabalhadores do transporte alternativo, há 17 anos atrás não eram uma realidade tão forte e tão consistente como são hoje na Cidade.

Então, para esse Debate que está sendo feito neste momento, todos nós, Vereadores, Poder Executivo, os segmentos envolvidos, que são os empresários do sistema de ônibus, do Metrô, as barcas, temos que ter a consciência de que não parte do zero. Discutir o Plano Diretor da Cidade no que tange a parte do transporte partiu do princípio zero, marco zero, vamos organizar o transporte da Cidade – não é assim que será feito esse Debate. Será feito com uma realidade já existente. Ao meu juízo, a Cidade não pode prescindir de nenhum desses meios de transporte. A Cidade necessita ampliar a sua rede de Metrô, ter um sistema de trens mais eficaz e que atenda melhor a população, a Cidade necessita de um sistema de ônibus, que hoje é o sistema que mais transporta na Cidade, e a Cidade precisa de

um sistema de transporte alternativo, que hoje é feito por vans e passará a ser feito por micro ônibus a partir do processo licitatório que ocorrerá no Rio de Janeiro.

Então, se nós entendermos essa realidade e partirmos do princípio que nós temos que discutir do zero mas que há uma realidade já constituída, facilitará muito o Debate que nós faremos na Câmara de Vereadores.

Nós vamos agir de que maneira? Todos os cidadãos e todos que tiverem contribuições a fazer ao Plano Diretor, nós estamos num momento de debates para ouvir todo mundo, para ouvir as sugestões, para ouvir as críticas. Depois, a Câmara de Vereadores vai preparar, a partir do momento da votação, as alterações necessárias para que a Cidade possa ter um Plano Diretor no tocante à área de transporte, que atenda a população da Cidade do Rio de Janeiro.

Eu queria, para não me alongar muito, dizer que o Prefeito Eduardo Paes tem tratado esse assunto com a maior atenção, porque há um reconhecimento da Prefeitura de que nós precisamos, ao longo do mandato desse Prefeito, organizar o sistema de transporte do Rio de Janeiro, ter um sistema que possa cumprir aquilo que é a meta principal de qualquer governante, que é o todo, que é a meta de todos nós que estamos aqui. Deve ser a meta da Câmara de Vereadores, da Prefeitura, dos empresários envolvidos, de todos os segmentos de transporte oferecer transporte com qualidade para o cidadão carioca.

Dentro desse propósito é que nós precisamos de constatações. Por exemplo, a primeira constatação é que a gente fala muito de transporte público. A Cidade do Rio de Janeiro não tem transporte público. Nós temos todos os meios de transporte, hoje, privados; o Metrô e o trem são concessões do Governo do Estado a empresas privadas. Na verdade, essa discussão foi ultrapassada numa época da história. Nós estamos discutindo hoje a lógica do transporte público; estamos discutindo a lógica do transporte coletivo de qualidade, acessível à população, e que, de alguma maneira, entenda essa diversidade de transporte que compreende, por exemplo, que quando se fala de transporte complementar, essa é uma discussão que tem que ser aprofundada não por nós aqui hoje, e não só dentro do Plano Diretor. Ela está sendo aprofundada pela Prefeitura, pela Secretaria Municipal de Transportes num Debate cotidiano que é feito.

Então, eu queria deixar registrado que a nossa participação na discussão do Plano Diretor será de encontrar esses meios que permitam à Cidade do Rio de Janeiro, nos próximos anos, oferecer um transporte de qualidade à sua população.

Eu repito, nós votamos o Plano Diretor há 17 anos, e se nós fizermos uma retrospectiva do que ocorreu no Rio de Janeiro de janeiro de 1992 até 2007, nós vamos perceber que houve um processo de desorganização do sistema de transporte. O desafio

que está colocado para nós, na Prefeitura, para todos os setores envolvidos é, a partir do Plano Diretor, organizar o sistema de transporte, oferecer transporte com qualidade para a população e respeitar todos os entes envolvidos – o Metrô, o trem, o ônibus e o transporte alternativo, que é fundamental para a mobilidade da Cidade do Rio de Janeiro.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Obrigada, Vereador Adilson Pires, pelas suas palavras de otimismo. Nós estamos vivendo os últimos dias de uma grande aflição, mas temos certeza de que vamos conseguir dar a virada desde que possamos definir o Plano Diretor os princípios básicos que queremos nortear, como aqueles princípios que vão inspirar as políticas públicas. Não importa se a concessão é privada ou se é por realização direta do Governo; importante é que seja uma Política Pública que defenda a maioria e que proteja os mais desprotegidos.

Eu acho que essa questão do transporte alternativo é uma questão muito especial nesta Cidade, porque o transporte alternativo cresceu de uma maneira extraordinária, como nenhuma outra cidade brasileira viveu, e com isso conseguiu-se, de uma maneira imprevista ou espontânea, atender aquela população que mora em áreas onde o transporte regular jamais alcançou. Então, é preciso dar crédito ao transporte alternativo pelos serviços que prestou num momento em que o transporte regular não conseguiu responder essas demandas, e certamente a negociação de integração desse transporte dito alternativo à vida normal da Cidade há de ser um momento importante da nossa política de transporte na Cidade do Rio de Janeiro.

Eu passo a palavra ao Relator Roberto Monteiro.

O SR. VEREADOR ROBERTO MONTEIRO – Excelentíssima Senhora Vereadora Aspásia Camargo, Exmo. Sr. Vereador Jorge Braz, Exmo. Sr. Secretário Municipal de Transportes, Alexandre Sansão.

Desde já a minha saudação. Saúdo todos aqui presentes, em especial o companheiro Adilson Pires e o Vereador Eliomar Coelho.

Eu entendo que um Debate Público com esse caráter tem por sentido contribuir para um momento mais avante, que é a própria discussão plenária do que vai ser esse Plano Diretor a respeito do transporte.

Em função disso, acho que vamos contribuir muito mais se fizermos algumas indagações provocativas no sentido de termos respostas, mesmo que não sejam hoje, mas que tenhamos profundidade na discussão, para estarmos preparados no momento da discussão e votação em plenária. Digo isso porque não sou especialista no assunto, mas tenho a tarefa árdua de



preparar um relatório para enviar às pessoas que entendem muito bem do assunto.

Com relação à questão global do transporte, quando falarmos sobre isso, a gente cria um açodamento de caracterizar um determinado setor como muito ruim sem entender por que ele é ruim ou tentar achar solução para melhorar. Eu acho que todos os segmentos que lidam com transporte devem merecer todo o nosso respeito porque eles são fundamentais. Se as vans existem é porque criou-se uma lacuna para que o transporte alternativo existisse, porque não foi dada a devida atenção para aquela localidade para suprir aquela demanda, seja pela rapidez ou seja pelo valor. Se hoje existe um conceito, que no meu entendimento pode ser até um conceito deformado, que o Metrô é um transporte de massa, isso foi porque durante muito tempo na sociedade criou-se um conceito de que o transporte sempre foi um mecanismo de interação de toda a Cidade. Com o passar dos anos, ou historicamente, o Metrô, dentro do Rio de Janeiro, a gente deve dizer, comparando com outras cidades do mundo nem é tão antigo assim, deu uma outra característica à Cidade, mas dentro da sua realidade, ele só se destinava a determinados pontos da Cidade. Não atendia toda ela. Assim, nós vamos crescendo aos poucos, nós temos uma realidade que vai poder ser vista no seu cotidiano.

A solução enfrentada pelo Dr. Jairo é a solução dos céus, só que como nós somos dialéticos, vemos que é uma solução utópica se colocando diante de uma realidade concreta. É humanamente impossível que a gente viabilize todas essas realidades em curto espaço de tempo. Isso é o que a gente poderia chamar de utopia.

Dentro da nossa realidade concreta, como nós podemos preparar a Cidade para os seus próximos dez anos, e aquilo que nós podemos melhorar a Cidade?

Eu vou deixar algumas indagações para o Secretário de Transportes responder. Se não for hoje, com certeza no decorrer desse processo de formatação do Plano Diretor. Por exemplo, como é que o atual Executivo enxerga o conceito de transporte de massa?

Parece até uma pergunta óbvia, mas isso não foi abordado de certa forma. Esse conceito é fundamental para a gente entender quem serão os alimentadores do transporte de massa. (PALMAS) E de que forma nós podemos inteirar a Cidade como um todo, respeitar a realidade do transporte alternativo, respeitar o transporte coletivo como o ônibus, que hoje é uma grande referência e é uma grande solução principalmente pela vias da Zona Norte, que ainda não são atendidas pelo Metrô? Então, como é que nós vamos ver isso?

E claro que eu não tenho uma solução pré-ordenada, pré-formulada, mas eu acho que a gente está aqui em busca de alguns entendimentos. Então, eu acho que é fundamental

entendermos o conceito que está na cabeça do Executivo, o conceito de massa e das suas linhas de alimentação. Por exemplo – eu vou por esse sentimento comum – temos o conceito de ciclovia, que é um conceito que existe nas grandes cidades, grandes metrópoles do mundo, que é um conceito correto. Tem uma coisa que tem que estar embutida também nessa questão desse plano mais estratégico de transporte porque foi muito pouco observado, e só foi observado pelo Dr. Diallo, que é a questão de segurança. Hoje, concretamente, tirando aquela hora do fluxo, do pico, os transportes procurados em função da sua segurança. Hoje, o Rio de Janeiro – infelizmente isso é uma realidade – não oferece segurança para os seus usuários. E segurança no seu lato senso de ser entendido, segurança para o cidadão poder andar com tranquilidade nesses transportes. Esse é um dado que não pode ser menosprezado e nem pode deixar de ser atendido, porque na medida em que você pensa que vai ser criada uma ciclovia para o cidadão andar lá na Av. Automóvel Clube, é ledão engano. Se for criar uma ciclovia para a pessoa andar em determinadas áreas da Zona Norte, na Zona Oeste, na Tijuca, é ledão engano. Se o sujeito é roubado por causa de um celular, imagine com uma bicicleta! Como é que você encara isso? Porque essas coisas têm que estar concatenadas dentro do aspecto da visão da Cidade do Rio de Janeiro como um todo. (PALMAS)

Com relação às barcas, houve a sua privatização, mas qual foi o papel das agências reguladoras? As agências reguladoras não serviriam para fiscalizar o serviço das barcas. Como que isso se deu no concreto? Precisamos saber porque só diante de uma experiência concreta e de um resultado concreto tiramos alguma conclusão. Se você não tem nenhuma opinião sobre aquilo, como é que você vai tirar alguma conclusão?

Então, eu acho que dentro desse Debate que se inicia hoje, devemos aprofundar essas questões para que possamos digerir isso com muita tranquilidade, com muito respeito por todos os envolvidos. Eu acho que a gente tem que entender que isso é um processo de amadurecimento para que a gente possa chegar a uma conclusão.

Por fim, ficou aqui esclarecido pelo Secretário de Transportes... Aqui fica uma indagação até objetiva. Por exemplo, a questão do “T05”, foi uma nota de conclusão para 2012. A questão da ligação “C”, que, em tese, eu entendo que é para os Jogos Militares que existirão na Cidade do Rio de Janeiro em 2011. Mas eu não vi qual é a meta de conclusão e como é que isso está se dando. Então, essa também é uma indagação bem objetiva. Se tem uma meta de conclusão para isso e como é que se dá? Eu não sou especialista na área e por isso deixo algumas indagações.

Outras questões – a questão da Copa do Mundo de 2014, junto com os Jogos Olímpicos, que, com certeza, vão fazer com

que a Cidade do Rio de Janeiro ganhe um outro “*plus*”. Efetivamente, qual vai ser o legado dessas vias para a Cidade do Rio de Janeiro no entendimento dos especialistas? Por isso é importante ouvir tanto do Secretário Municipal como das pessoas que usufruem desse mecanismo de transporte – segmento dos ônibus, Metrô.

A questão do “T05” vai chegar realmente até à Avenida Brasil?

É compromisso do governo municipal para que isso ocorra realmente?

São indagações para que realmente a gente possa chegar a uma conclusão mais corroborada daquilo que a gente vai definir mais à frente.

Por fim, a questão do bilhete único.

Acho que é uma questão que deve ser implementada, porque essa é a realidade que pode atender a todo o Estado. Mas como é que isso se implementa numa cidade como a nossa que tem esses diversos mecanismos de transportes, transportes alimentadores. Como é que está o planejamento para isso? Num Debate Público com esse caráter, todos os segmentos e toda a população está interessada no bilhete único. Até mesmo a classe média tem muito interesse no bilhete único, porque, na verdade, ela deixa de registrar o seu funcionário porque hoje o vale-transporte é uma das coisas mais caras que o empregador está pagando para o empregado. (PALMAS) Dentro de um conceito lógico, a gente tem que entender como é que a gente avança sem que causemos perda para ninguém, simplesmente para que possamos ser justos.

Eram essas as minhas considerações. Vou querer ouvir mais a sociedade para aprender.

Muito obrigado, Sra. Presidente.

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Obrigada, Vereador.

Obrigada também por ter lembrado a questão do trânsito, da violência. Nós somos campeões também em violência do trânsito. Isso, realmente, agrava muito no ponto de vista do custo hospitalar, em função desse desregramento.

Eu passo agora a palavra ao Vereador Jorge Braz, da Comissão do Plano Diretor.

O SR. VEREADOR JORGE BRAZ – Muito obrigado, Sra. Presidente.

Eu gostaria de cumprimentar todos os presentes: a Mesa Diretora, o Exmo. Sr. Vereador Roberto Monteiro, o Doutor da PUC, Exmo. Sr. Secretário, todos os Vereadores nossos colegas,

todos presentes, todos os representantes de classe, nosso líder do Governo Vereador Adilson Pires, uma pessoa bastante sensata e que tem sido um exemplo.

Eu não poderia deixar de dar a minha participação, ainda que não muito diferente do que ouvi, mas tem me deixado bastante satisfeito até porque eu, como membro desta Comissão, Presidente, eu ouvia falar muito do transporte em Curitiba, onde está o maior exemplo que temos em termos de transporte no Brasil. Eu fui pessoalmente conferir isto no recesso. Eu estive lá num final de semana e depois segunda, terça e quarta-feira, aluguei um carro para andar na cidade. E convivi com isso – o desenho que está aqui, desse ônibus. É grande o corredor em que vai existir o tal funcionamento. De fato, vi isto lá pessoalmente, até para ter uma ideia, porque, como o Exmo. Sr. Vereador Roberto Monteiro, também não sou especialista no tema. E temos que participar das decisões da Cidade, que é algo que, de fato, afeta o povo no dia a dia. Eu sofri muito em minha época de estudante. Eu tinha de viajar duas horas de ônibus para estudar. Eu gastava umas 4 horas para ir, 4 horas para voltar. Tínhamos um problema muito sério. Eu sofria muito com isso. Daí a importância de termos, de fato, consciência do que vamos votar, no que vamos, de alguma forma, tentar influenciar.

E ouvi falar, e me deixou bastante satisfeito, – que já defendi essa tese. Não vou falar o quê nem onde, mas tenho um parente que é envolvido com um dos meios de transporte grandes no Município do Rio de Janeiro. Não que era antes. Ele já trabalhava havia mais de 12, 13 anos e se casou com uma sobrinha minha. E passamos a ter contato. E há pouco tempo estávamos discutindo em minha casa. E eu dizia exatamente isso: sou favorável, Sra. Presidente, a esse tipo de existência, no Rio de Janeiro, de todos os meios de transporte possíveis, dada a condição de nosso Município, de nossa Cidade.

Em Curitiba onde estive achei-a uma cidade bastante limpa, bastante pequena em relação ao Rio de Janeiro. Uma cidade que não tem grandes inovações, uma cidade que em poucos minutos se atravessa. Não temos a mínima condição de comparar a realidade do Rio de Janeiro com Curitiba. É outra história.

(PALMAS)

É outra história, totalmente diferente. Temos no Rio de Janeiro, Sra. Presidente, uma geografia totalmente diferente de todos os outros estados. Não são apenas de cidades, não; de todos os outros estados. E falo com conhecimento de causa nesse sentido. Costumo dizer que sou brasileiro literalmente do Brasil. Tenho três filhos. Um é carioca; outro é paulista, do interior de São Paulo e a outra é cearense. Já morei na maioria dos estados do Brasil. Então, conheço, de fato, a diferença. Morei em Belém

do Pará por três anos. Morei em Brasília duas vezes; dois anos, e outra vez por seis meses. Morei em São Paulo, interior de São Paulo. Morei no Ceará. Morei em São Luís do Maranhão. Conheço isso do dia a dia. E a realidade de nosso Município é totalmente diferente. Não podemos comparar.

Temos os bens dos setores, que eu gostaria de chamar a atenção, volto a dizer, ainda que eu não seja especialista, que têm que ser respeitados. Eu gostaria de frisar isso a nosso Secretário, a nosso líder de governo. São dois quesitos que acho de suma importância: essa realidade geográfica que temos, que nos obriga a um adensamento populacional setorizado. Não sei se existe, Sr. Secretário, no Município – certamente existe – um estudo sobre isso. Temos de fazer com que o transporte seja adequado. E quando falo transporte, é todo o sistema de transporte. Tem que ser adequado a essa nossa setorização populacional. Isso, de certa forma, nos abriga a fazer o que foi colocado aqui pelo líder do governo, o que foi colocado pelo nobre Vereador, meu colega Vereador Roberto Monteiro, pela própria Presidente, esse sistema onde cabe trem, onde cabe ônibus, onde cabe barca, onde cabe van, onde cabe tudo. Cabe bicicleta, talvez até minhoca, se for possível.

(PALMAS)

Lógico, considerando a cada um sua facilidade, sua condição de atitude. Se a gente for dizer: Não, tem que ser somente ônibus, o que fazemos com as vielas, o que fazemos com os pequenos percursos? A gente faz o quê?

(PALMAS)

Fico olhando, às vezes, Sra. Presidente, determinados morros. Sabemos que no Rio de Janeiro tínhamos 700. Hoje temos em torno de 1000 comunidades, por que não dizer favelas? Tive muito contato com William, lá na Rocinha, já há alguns anos. E posso falar isso. Conheço isso. Ando, até como pastor que sou. Tenho acesso, conheço. Entro em qualquer local. E fico vendo... A pessoa que mora lá no pico do morro, como é que ela faz? Como é que ela faz para subir com suas compras? Como é que ela faz para conviver, para viver o seu dia a dia, para levar os seus filhos á escola, meu Deus do céu? Sabemos que o Município não tem escola, não tem nada suficiente! Temos um adensamento violento numa mínima área geográfica de uma população equivalente a dois, três países aí fora! Temos em torno de 6 milhões e 500 mil pessoas emboladas num pequeno município. Então, certamente tem espaço para todo mundo.

(PALMAS)

Começamos agora, Sra. Presidente. Acho que essa discussão tem que continuar para que a gente cometa o mínimo de injustiça possível. E que Deus nos abençoe.

Muito obrigado!

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Muito obrigada

Agora eu gostaria de registrar a presença de várias associações de moradores: Associações de Moradores da Ilha da Gigoia, Cláudio Cornensen; Nanci Rodrigues, da Unegro; João Fontes, da Associação de Moradores do Leblon; Márcia Vera, da FAMRIO; Doralice, da SOS Freguesia; Rosa Chaves, também da SOS Freguesia.

E eu gostaria também de registrar a presença aqui de membros da Grande Oriente do Brasil, que muito nos honram: Aildo Virgílio Carolino, Fernando Malheiros e Renée Gonçalves, que estão trabalhando e dispostos a acompanhar o Plano Diretor em todas as suas etapas.

Muito obrigada.

Agora passo a palavra a William, da Rocinha.

(PALMAS)

O SR. WILLIAM DE OLIVEIRA – Boa noite a todos, nossos cooperados, nossa Presidente, Vereadores, Secretário, representantes de associações e entidades.

Secretário, em primeiro lugar, quero dizer que há mais de 10 anos acompanho o sofrimento desses cooperados. São pessoas que sofrem no dia a dia, de sol a sol, principalmente aqui na Zona Sul, Zona Oeste, Jacarepaguá, Bangu e Santa Cruz.

E nós que andamos – principalmente eu, que não tenho carro; dependemos do transporte alternativo –, chega o momento do “*rush*”, vemos aqueles ônibus passarem lotados. E muitas das vezes, o que sobra para nós realmente, é a opção do transporte alternativo.

Então, acompanhamos hoje, oriundo de favela – sou nascido e criado na Rocinha, há 37 anos –, o crescimento do transporte alternativo, que foi uma opção maravilhosa.

(PALMAS)

A Rocinha, pelos dados do último Censo do Estado, tem 101 mil habitantes. Acredito que Rio das Pedras também tenha uma população imensa. Jacarepaguá também. Nosso Vereador que atua lá na área, Chiquinho Brazão, sabe da dificuldade daquele povo. Hoje temos uma federação em Jacarepaguá, o Movimento Popular de Favelas, instituição da qual hoje sou o

Presidente. É um movimento que atua em vários setores do Estado. E hoje temos visto o sofrimento e o massacre do povo usuário do transporte alternativo. Acho que aqui muitos acreditaram no Prefeito Eduardo Paes. E acreditamos que hoje ele pode melhorar esse transporte, mas com dignidade, tratando as pessoas com respeito.

(PALMAS)

É isso o que todas essas pessoas que hoje estão aqui querem. Nada além do que respeito, dignidade, legalidade. Hoje o comércio popular, com o choque de ordem, vem modernizando-se. E os cooperados do transporte alternativo querem isso. Querem legalidade, querem o respeito, porque o cidadão vai e compra uma van, leva 10, 15 anos pagando essa van e aí, muitas das vezes, a gente tem acompanhado a situação da Rocinha, até mandei uns *e-mails* para o senhor, os ônibus – não estou aqui defendendo A ou B – mas estão sendo alocados para outro lado. A fiscalização lá do transporte alternativo é sufocante, e o cidadão lá que tem o seu transporte para pagar, a Prefeitura, ela não quer saber. Então, o que a gente quer é isso. Quero que o senhor até encaminhe em, nome do Movimento Popular da Favela, para as federações que aqui hoje representam. Tem outras federações aqui, tem a Márcia. Então, em nome das favelas, gostaria que o senhor formasse uma comissão de cooperado e fizesse uma diretoria para tentar ouvir, porque muitas vezes as pessoas da favela recebem tudo pronto. Então, eu gostaria que se fizesse uma comissão com eles para que pudessem ver o que há de melhor para eles, também, e tentar melhorar, de fato, de verdade, o transporte alternativo do Município do Rio.

Obrigado.

(PALMAS)

Vou me ater a alguns detalhes aqui, até porque essas premissas que foram passadas, só foram chegadas ao nosso conhecimento por ocasião daqui. Não foram enviadas antecipadamente para a gente poder estudar. Mas outra questão que também é fundamental é a questão da sinalização. A sinalização na Cidade do Rio de Janeiro é muito ruim. Outra reivindicação antiga nossa é que todos os pontos de ônibus têm que ter uma sinalização para que as pessoas possam se localizar. Quem que nunca parou num ponto de ônibus e não foi abordado por uma senhora? “Vem cá, qual o ônibus que eu pego para chegar não sei aonde?”. Isso acontece comigo a todo o momento e acredito que acontece com muitos dos senhores. Não há absolutamente nenhuma sinalização nos pontos de ônibus, são mapas das regiões. Eu quero chegar ao Centro da Cidade, como

é que eu faço? Não sei. A Cidade é muito grande. É uma Cidade metropolitana. Então é preciso - isso é uma coisa simples; não precisava nem de Plano Diretor, mas acho importante chamar a atenção para esse detalhe, para a questão da sinalização. Nós estamos falando de uma Cidade turística que está para receber a Copa do Mundo e talvez, sabe-se lá, as Olimpíadas. Se já acontece com o cidadão comum aqui, o que dirá com o turista, que fica perdido. O nosso Metrô não tem sinalização bilíngue. As três estações de Copacabana não tem estação bilíngue. Eu já dei informação para turista. Como é que eu faço, etc. e tal. Eu arranhei lá o meu inglês e consegui ajudar um turista na semana passada; um inglês que estava tentando chegar a Ipanema. Então, é preciso também chamar atenção para isso.

E outra questão que vou falar, para encerrar, eu tive oportunidade de ver nos governos anteriores a elaboração de planos diretores municipais, planos diretores de transportes estaduais. Eu entendo que a Cidade do Rio de Janeiro é uma cidade metropolitana. Eu sou advogado e fui diversas vezes a São Gonçalo, fora de São Gonçalo, tive que ir ao Fórum de Niterói e precisa – creio eu – haver uma comunicação intermunicipal e uma elaboração de um plano de transporte para a região metropolitana. Esse exemplo que está acontecendo com o Estado na questão das vans, mostrou a necessidade de haver um plano metropolitano. Ah, as vans estão tendo que parar ali, os passageiros, coitados, estão tendo que improvisar. Agora os ônibus estão colaborando, botando ônibus lá, etc. e tal. É preciso haver um Plano Diretor para a região metropolitana, porque senão as coisas ficam sempre pela metade. O Município do Rio de Janeiro não conversa com Niterói, não conversa com São Gonçalo e o cidadão tem que se deslocar, a Cidade do Rio de Janeiro é geradora de empregos, então, quantos milhões de pessoas – não sei nem quantificar, deixo isso para os especialistas – precisam se deslocar para a Cidade do Rio de Janeiro; precisam se deslocar para Copacabana, que é o local de concentração de comércio. É preciso que haja uma política de transporte para a região metropolitana.

Então, eram essas as considerações que gostaria de fazer. E um ponto que acho que seria importante, para complementar e finalizar, têm diversos segmentos aqui de várias áreas da Cidade, do transporte, segmentos dos profissionais prestadores de serviços, uma Audiência só para discutir transporte é muito pouco. É uma proposta que faço à Mesa dos trabalhos, para se regionalizar essa discussão. A Cidade é muito grande e é muito difícil numa Audiência... Analisar tudo em apenas um Debate. São 20h45. A Audiência começou às 18h30. Sem, absolutamente, críticas às autoridades, cujas participações são importantíssimas, é importantíssima a contribuição acadêmica do professor, mas ficamos duas horas e meia ouvindo discursos de autoridades, sobrando pouco mais de uma hora e meia para a



população falar. É muito pouco. Fica aqui a sugestão de que sejam feitas outras audiências públicas de preferência regionalizadas, na Zona Sul, na Zona Norte, na Zona Oeste, ou até mais de uma. Acho que tem que ser aprovado esse plano, mas garantir a participação e a contribuição da população, como um todo. Obrigado!

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Vamos, agora, ouvir a palavra do Sr. Fábio Tergolino, do Sindicato dos Metroviários.

O SR. MURILO FÁBIO SANTOS TERGOLINO – Boa noite, cidadãos cariocas! É com muita honra que uso essa Tribuna, honrosamente oferecida aos cidadãos, nesta Audiência Pública. Mas, na verdade, gostaria de falar rapidamente. Como o colega falou, acabamos sendo penalizados. Gostaria de fazer um alinhavado do que foi colocado. O Vereador Roberto Monteiro disse, humildemente, que não é especialista, mas ele e o Vereador Jorge Braz foram muito felizes quando falaram que a apresentação do Secretário – eu concluo assim, não estou dizendo que foram as palavras deles – não detalhou o que é hierarquização de transporte. Ele não detalhou, talvez, para não nos penalizar com muita falação. Trabalhei 20 anos no Metrô, quando era uma empresa pública e mais seis anos na gestão privada dessa empresa. Posso afirmar aos senhores que o Rio de Janeiro não tem transporte de massa. Ônibus não é transporte de massa. Hierarquização significa modais alimentadores, modais das regiões capilares.

O Rio de Janeiro é uma megalópole. É um absurdo que Curitiba esteja 20 anos à nossa frente. Por quê? Porque temos uma herança de oligarquia. Acharia muito interessante que hoje, esta Audiência, sacramentasse apenas uma mensagem: acabou o oligopólio dos ônibus! BRT não é transporte de massa! Os senhores já pararam para pensar que a favelização da nossa querida Cidade é uma consequência do transporte mal gerido há 30 anos? Porque o morador precisa estar próximo dos centros de geração de renda. Ora, as cidades que têm gestores competentes não têm favelas. A favela e o transporte ilegal é consequência da incompetência do gestor público e dos seus parceiros privados! Parceiros privados de décadas, que têm suas permissões renovadas a cada período. E permissão, por definição, é uma coisa provisória. Mas na nossa Cidade não é.

Então, vocês vejam que, se o Rio tivesse transporte de massa, a região metropolitana, como o colega de Copacabana falou muito bem, seria toda muito bem distribuída, não haveria conflito social, não haveria insegurança dos grandes aglomerados urbanos, porque os transportes de massa das

idades inteligentes brasileiras e nas cidades européias são alimentadores que levam os trabalhadores da sua casa para o trabalho, que moram a 30, 40 ou 50 quilômetros dos centros urbanos. Isso é transporte de massa. Ônibus BRT não é transporte de massa!

E eu deixaria, para terminar, uma pergunta para esta Casa dos nossos legisladores: existe maior concentração de poder no modelo republicano do que naquele que reúne periodicamente, na Associação Comercial do Rio de Janeiro, Presidente da Fetranspor, Presidente da Rio Ônibus, Secretário Municipal de Transportes, Secretário Estadual de Transportes, Presidente do Metrô concedido, Presidente da Supervia concedido e mais alguns Desembargadores que cuidam para que tudo fique blindado?

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Passo, agora, a palavra, a Sebastião Batista Albuquerque, do Fórum Popular de Transportes.

O SR. SEBASTIÃO BATISTA ALBUQUERQUE – Boa noite, Vereadora Aspásia Camargo, Presidente da Mesa! Boa noite autoridades que compõe a Mesa! Boa noite, sociedade! Eu sou Sebastião, sou o Diretor do Sindicato dos Metroviários e represento, aqui, o Fórum Popular dos Transportes no Rio de Janeiro porque acredito que a sociedade civil organizada sabe, entende, vê e quer que o Rio de Janeiro seja a melhor cidade do Brasil. Mas ela quer que os transportes do Rio de Janeiro também sejam respeitados. Eu vou contar uma história. A ferrovia, anos atrás, transportava milhões de passageiros. Foi sucateada. Transporta, hoje, algo em torno de 400 mil. O que gerou esse sucateamento? Gerou uma massa de transporte urbano, que é o ônibus, que não supriu a demanda dos transportes do Rio de Janeiro e causou o caos que hoje existe nessa Cidade.

Então, o que temos? Partindo daí, temos o Metrô, mas que não solucionou o problema. O Metrô também veio para solucionar o problema, dinheiro público foi gasto para a execução do mesmo e foi usado de maneira eleitoreira. O Metrô, a cada quatro anos, tinha a promessa de expansão. Promessas não cumpridas. Quando cumpridas, duas ou três estações. Portanto, gente, a sociedade civil está se organizando. Está aí o transporte alternativo, que está querendo transformar esta Cidade numa cidade melhor para todos!

Então, venho aqui trazer para vocês que o Sindicato dos Metroviários do Rio de Janeiro sedia o Fórum Popular de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro. Ele entende que o transporte tem que ser discutido para as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e dever ser discutido pela população. O Poder Executivo tem que entender isso; tem que entender que a

população está querendo resolver o problema e está aí o transporte alternativo, para dar alternativa à Cidade. E o Poder Executivo tem que entender! Eu termino conclamando a sociedade civil para se organizar. No Sindicato dos Metroviários estamos organizando um Fórum Popular de Transportes do Rio de Janeiro. Não é só o Município do Rio, mas todo o grande Rio. Devemos nos organizar e discutir, sim, e cobrar do Poder Executivo que ele faça, senão a nossa sociedade organizada vai fazer!

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Agora, o Sr. Abílio Tozzini, da Associação de Moradores da Lauro Müller.

O SR. ABÍLIO TOZINI – Boa noite a todos e todas.

Moro na Zona Sul, relativamente bem-servido de transporte, exerço cargo de Diretor da Federação Única dos Petroleiros, mas vou falar aqui como Presidente do Conselho de Representantes da FAMRIO. A FAMRIO é uma entidade que tem uma diretoria executiva, a Márcia Vasconcelos é nossa presidente, e tem um poder deliberativo, que é o Conselho de Representantes, formado por dois representantes de cada associação de moradores e dois representantes de cada zonal.

E nós decidimos, neste mandato do Conselho de Representantes, fazer cada mês, sempre que a gente consegue fazer a reunião, numa regional. Por exemplo, a Regional de Santa Cruz, para chegar aqui no Centro, são 70-75 quilômetros de distância. Bangu, Campo Grande... Então, nós decidimos que teríamos que descentralizar.

Cito isso para pedir à Câmara Municipal desta Cidade, que é uma cidade-estado, que descentralize as audiências públicas, para que a população dos bairros – (PALMAS) para que as populações dos bairros possam trabalhar. Que realizem audiências públicas em espaços amplos e em horário noturno.

Eu tenho o privilégio de ser Diretor da Federação dos Petroleiros, que até me liberaria para vir em horário diurno, mas quem trabalha o dia inteiro, quem mais sofre, por exemplo, com a situação do transporte nesta Cidade, não tem o privilégio de estar aqui o Centro, a 8 quilômetros da Zona Sul, então é importante, Vereadores e Vereadoras desta Cidade, Secretário Sansão, que se desloquem para cada bairro, para haver chance de fato de uma maior participação popular, essa tão sonhada e tão longe e tão distante participação popular.

Eu não sou exemplo de participação popular, por ser parte da camada privilegiada da população.

Quero enfatizar aqui as questões de médio prazo, bem falaram as pessoas que me antecederam sobre o retrato da Cidade.

Secretário Sansão, me perdoe, propor esse modelo de BRT, transporte que queima combustível, carbono, seja álcool, biodiesel, petróleo, gás natural, como modelo de transporte para uma Cidade que é uma megalópole. Não é de boa – me perdoe a sinceridade – de boa sanidade mental.

(PALMAS)

O Plano Diretor tem que ser pensado para daqui a 10 anos. Daqui a 10 anos ele não pode estar velho.

Eu fiz uma faculdade em Curitiba, na época em que o Jaime Lerner era o Prefeito. É um cidadão que precisa ser desmistificado. Andei nos ônibus expressos, que na época eram vermelhinhos – agora não sei mais que cor são –, eu preferia pegar o ônibus que vinha lá de longe, mas que vinha pela via expressa, porque pela via expressa era diferente dos corredores dos ônibus expressos. Os ônibus expressos não são rápidos, eles são lentos, eles queimam carbono...

(PALMAS)

Se, naquela época, o Prefeito Jaime Lerner, que foi um prefeito biônico, que não foi eleito, tivesse usado o poderio que ele tinha com o governo militar para fazer uma rede de metrô na Cidade de Curitiba, hoje Curitiba, sim teria um sistema que poderia ser pensado em ser copiado pela Cidade do Rio de Janeiro, que, diga-se de passagem, Curitiba tem o quê? – 2 milhões de habitantes. Na Cidade do Rio de Janeiro temos 8 milhões de habitantes, e, como já foi dito aqui, com uma geografia que não é igual à geografia de Curitiba.

A Vereadora Aspásia Camargo falou que o metrô é caro – realmente, é caro. Agora, quando nós estamos defendendo o sistema sobre trilhos – não precisa ser o metrô, pode-se ampliar a rede de trens, VLT –, quando defendemos o transporte sobre trilhos nós estamos pensando não é futuro da Cidade, é no futuro da humanidade, que a humanidade se conscientize que tem que parar de queimar carbono, ou nós não temos futuro! E a Cidade do Rio de Janeiro, se quer ganhar o selo de uma cidade verde, precisa sonhar para que, daqui a 10 anos, nós tenhamos de fato uma rede de transporte sobre trilhos e não um monte de ônibus enfileirados, queimando carbono, poluindo e aumentando o efeito estufa.

Essa é uma realidade que nós temos que ter em mente.

(PALMAS)

Eu quero dizer o seguinte. Anotei algumas coisas aqui, mas vou lá para a página final, para dar chance de outros falarem.

O bilhete único é uma necessidade para esta Cidade do Rio de Janeiro. O Prefeito Eduardo Paes prometeu isso. Eu tenho certeza de que muitos cidadãos votaram nele por conta da promessa do bilhete único. É indispensável, é uma questão de humanidade. As pessoas mais pobres moram mais longe e gastam mais pelo transporte. Aí, se diz que há o vale-transporte. Mas o vale-transporte é incorporado como parte de salário de forma indireta. Nenhum empregador contrata um empregado que tem que pegar mais de dois ônibus, é uma realidade, é difícil alguém que tem que pegar dois ônibus arrumar emprego. Se o empregador tiver que assinar a carteira de alguém que pegue três ônibus e um que diz que mora no Centro, mesmo que ele passe de segunda a sexta debaixo da marquise e só vá ver sua família no final de semana, esse empregador vai assinar a carteira desse que disse que pega um ônibus e dorme embaixo da marquise, como muitas pessoas desta Cidade, no Grande rio, fazem.

Então, o bilhete único é uma questão humanitária.

Outra questão: quem receber delegação para o transporte tem que ser obrigado, Vereadora Aspásia Camargo, a disponibilizar o transporte diuturno, sim. É lógico que em menor círculo de passagem, seja de van, seja de ônibus, seja do metrô. É inconcebível fechar à noite. Enfermeiros que trabalham em turno, trabalhadores que trabalham em turno, aqueles que se deslocam para locais afastados da Cidade não têm transporte nesta Cidade. Se não há o transporte formal, como querer retirar o transporte informal?

(PALMAS)

Outra questão: o bilhete precisa ter subsídio sim, Secretário. Sem subsídio, não há sustentabilidade do bilhete único. Por que não pegar parte desses royalties do petróleo – o Governador do nosso Estado defende que o Estado continue recebendo os royalties. Deveria pegar uma parte desses royalties. Deveria pegar uma parte desses royalties do carbono queimando para ajudar a construir um sistema de transporte sobre trilhos para que, daqui a algum tempo, a gente não ter mais tanto carbono. E falo isso como Diretor da Federação dos Petroleiros, sem nenhum medo, porque nós defendemos que a humanidade tenha um futuro.

Outra questão: áreas de menor interesse. Acho que foi um Vereador lá da ponta que disse – desculpe não lembrar o nome, fiquei até sentado na cadeira dele, ah, Renato –: é preciso subsídio para poder ter interesse e ter garantia de transporte para a população.

A questão que nós temos que dizer que o companheiro metroviário já falou é a relação, histórica e conhecida da população, da Fetranspor com esta Câmara Municipal.

Eu defendo o financiamento exclusivamente das campanhas eleitorais, para que essas reuniões que foram denunciadas, colocadas em um tom de denúncia, deixem de acontecer, para que os Vereadores que vão votar esse Plano Diretor em todas as áreas, votem um plano diretor para todos os municípios e não muito olhando para quem financia as campanhas eleitorais.

(PALMAS)

Eu tenho a sensação de que, na época da eleição, lembra-se muito do eleitor, mas, passada a eleição, lembra-se muito de quem vai financiar a próxima campanha eleitoral.

(PALMAS)

E, para não termos dúvida das coisas - outra bandeira importante, que não é do âmbito municipal mas, como cidadãos, temos que defender o fim do sigilo bancário e do sigilo fiscal para todos, porque quem ganha seu dinheiro honesto não tem que ter sigilo bancário, não tem que ter sigilo fiscal.

O que é o fluxo do dinheiro? É o fluxo do trabalho, transformando as riquezas que a natureza colocou para nós, e nós, como atores deste momento presente, temos que ter conhecimento de qual é o fluxo dessas riquezas transformadas pelo trabalho, a partir das riquezas da natureza.

Eu quero agora deixar sacramentado um pedido para as Vereadoras e Vereadores, que vão votar o Plano Diretor em nome de todos nós: votem um Plano Diretor pensando que nós precisamos ter futuro. O sistema modal de transporte rodoviário que queima carbono, seja petróleo, seja gás, seja álcool, seja biocombustível, é um sistema insano, porque ele destrói nosso futuro. É mais caro, é mais demorado, mas precisamos começar agora a priorizar o transporte sobre trilho, em nome do futuro da humanidade.

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Gostaria de passar agora a palavra ao Vereador Eliomar Coelho.

O SR. VEREADOR ELIOMAR COELHO - Nobre Vereadora Aspásia Camargo, que preside os trabalhos desta Audiência Pública, nobre Vereador Roberto Monteiro, Bispo Brás, Sr. Secretário de Transportes do Município, nobre Professor da PUC, companheiros e companheiras do Plenário, companheiros e companheiras que ocupam as dependências da galeria, Imprensa e funcionários desta Casa: transporte tem sua política administrada pelo município. E se tem sua política administrada pelo município, portanto transporte é público. E

por quê? Exatamente por conta da essencialidade desta atividade na vida da cidade. O transporte é concedido a terceiros pelo Poder Público. De forma que, na Cidade do Rio de Janeiro, nós poderíamos ter os usuários de transporte, a população totalmente satisfeita pelo atendimento prestado, na medida em que houvesse uma fiscalização, na medida em que houvesse planejamento, na medida em que houvesse política definida exatamente para administrar os transportes na Cidade do Rio de Janeiro. Infelizmente, quem tem administrado, até hoje, a política de transporte na Cidade do Rio de Janeiro é exatamente o setor do empresariado de ônibus.

(PALMAS)

Esta é a realidade da cidade. Ao discutirmos o Plano Diretor para a Cidade do Rio de Janeiro, nós temos um Plano Diretor de 1992, onde está afirmado, de forma clara, que esta cidade teria que ter um Plano Diretor de Transporte, e até hoje nada se fez para que a cidade tivesse um Plano Diretor de Transporte. E é por isso que existe hoje toda essa confusão. Aliás, nobre Secretário, eu gostaria até de dizer o seguinte: ao tratar a questão da política de transporte no Plano Diretor, a Secretaria deveria tratar transporte, trânsito e mobilidade urbana, porque aí tem uma abrangência maior e contempla exatamente aquilo que é a essência da necessidade dos moradores do Rio de Janeiro.

Aqui já foi dito e eu quero reforçar - foi dito tanto pelo companheiro que ocupou a Tribuna, de Copacabana, como pelo companheiro da Alma, Abílio Tozzini - que esta Audiência de hoje deve ser o início de várias Audiências para se discutir transporte na Cidade do Rio de Janeiro.

(PALMAS)

E essas Audiências Públicas tem que ser descentralizadas. Quando nós fizemos o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, em 1992, dividimos esta cidade em 55 unidades espaciais de planejamento, dizendo que para cada unidade espacial de planejamento teria de haver exatamente um plano de estruturação urbana, que é a organização da cidade a partir do seu nível micro. Lá está dito que a Cidade do Rio de Janeiro tem também as suas subdivisões, regiões administrativas, bairros e outras divisões importantes, áreas de planejamento. Então, se não dá para nós irmos a todos os bairros, se não dá para nós irmos a todas as regiões administrativas, que pelo menos discutamos esta questão de transporte com o usuário de transporte, para saber o que é que ele sente, qual é a necessidade dele, sentir a avaliação dele. É importante, por exemplo, a contribuição valiosa da academia aqui, porque nós precisamos

exatamente aproveitar ao máximo o conhecimento técnico, mas é fundamental e essencial que a gente também tenha o conhecimento da comunidade. O que é que o usuário pensa? Se está satisfeito ou não está satisfeito. Ele que pega todo dia o transporte, onde acha que está a deficiência? Será que tem pontualidade? Será que tem conforto? Será que tem segurança? Será que é oferecido preço acessível a todos? Porque, na Cidade do Rio de Janeiro, vocês não tem noção da quantidade de pessoas que andam a pé. É só de manhã cedo ir aqui nas proximidades da Central do Brasil para ver multidões andando a pé, exatamente da Central do Brasil para o Centro, porque não tem dinheiro para pagar outro ônibus. Então, isso aí precisa ser ouvido. Se não for ouvido da população, você jamais vai procurar entender qual é a necessidade desta população. Essa avaliação não é feita. A oportunidade agora que está surgindo, de discutir exatamente esta revisão, entre aspas, do Plano Diretor, é aí onde a gente deve buscar ouvir a população. Mas também não é só ouvir. É ouvir e levar em consideração o que a população coloca. Isso é que é importante.

(PALMAS)

Hoje, por exemplo, inclusive está sempre ocupando espaço na mídia a questão do transporte alternativo. Por quê? Porque tentaram exatamente fazer um ajuste, colocar ordem, mas parece que estão provocando mais desordem ainda. E o que a gente tem assistido são depoimentos de moradores e usuários exatamente insatisfeitos, porque não concordam, de forma alguma, com o que foi feito agora com as vans. Mas não somos, de forma alguma, favorável ao caos. Nós queremos que haja exatamente um ajuste no sistema de transporte da Cidade do Rio de Janeiro. Mas isto daí, a primeira coisa que tem que se fazer, se nós queremos realmente dar um novo ordenamento ao sistema de transporte alternativo desta cidade, a primeira coisa que tem que se fazer é um levantamento de quantas pessoas hoje dependem exatamente desta atividade. Porque não pode organizar-se uma atividade deixando, na rua da amargura, pais de famílias, que gastaram dinheiro, e hoje estão aí. Não podemos, de forma alguma.

(PALMAS)

Então, uma coisa que eu gostaria de deixar muito claro aqui é o seguinte. Discute-se exatamente o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro. Quero a vocês que o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, sem querer ser professor, mas é nada mais, nada menos do que um conjunto de artigos, e regras, e normas que formam uma lei, e que esta lei, o Executivo, de posse dessa lei, possa promover de forma ordenada e criteriosa o



desenvolvimento da cidade. O desenvolvimento da cidade para todos, não apenas para uma minoria. Então, eu estou falando isso porque nós temos um Plano Diretor, onde inclusive trabalha a política setorial de transportes, mas se o transporte da Cidade do Rio de Janeiro está do jeito que está, é porque aquilo que está contido no Plano Diretor quase que nunca foi colocado em prática. E a população inclusive não tem conhecimento, ou tendo conhecimento, também não tem se movido no sentido de exigir que seja cumprido aquilo que está na lei. Todos sabemos perfeitamente a história do transporte alternativo na Cidade do Rio de Janeiro, até porque o empresariado de ônibus, que sempre mandou na política de transporte da Cidade do Rio de Janeiro, fazia o que queria e entendia inclusive com a conivência da maioria dos Vereadores desta Casa.

(PALMAS)

O Rio de Janeiro, para vocês terem conhecimento, é talvez a única cidade de seu porte no Brasil que não tem licitação para os ônibus. O que já batalhamos aqui nesta Casa, uma minoria - não vou dizer todos os Vereadores, não - mas uma minoria de Vereadores que já batalhou aqui nesta Casa, inclusive recorrendo e provocando o Ministério Público, já fizemos Audiência Pública em parceria com o Ministério Público, para ver se realmente existia o processo licitatório e sabemos que até uma vez foi aprovado nesta Casa aqui, dizendo o seguinte: “Olha, vamos prorrogar a concessão que hoje é por 20 anos, por mais 20 anos, mas o Executivo será obrigado a instalar um processo licitatório no prazo de 60 meses. Quer dizer, foram dados 60 meses, ou seja, cinco anos, para se fazer e preparar um processo licitatório, que não é fácil, porque tem-se que trabalhar com todos os modais, tem que fazer um levantamento das idas e vindas, tem que saber as integrações existentes. E hoje há várias modalidades; os ônibus, micrões, micros, transporte rodoviário, transporte hidroviário, e as vans, que tem que ser levadas em consideração. É transporte alternativo, mas que atende a uma parcela expressiva da Cidade do Rio de Janeiro. Não pode de forma alguma ficar do jeito que está, não pode.

Então, para discutir o Plano Diretor devemos fazer outras Audiências. Como se deve proceder? Primeiro, isso daqui vamos considerar uma apresentação por parte da Secretaria de Transporte como sua contribuição à Comissão que está discutindo o Plano Diretor. Outras Audiências terão que acontecer. Audiências essas que terão que ser descentralizadas. O horário, finais de semana, sábados e domingos, para permitir que haja a participação de todos. Porque o que acontece é o seguinte. Sem demérito de ninguém que esteja aqui presente, mas é claro que aqui não está, digamos, o sentimento da população da Cidade do Rio de Janeiro, em relação ao que ele

sente sobre o atendimento de transportes na Cidade. Não está, e temos que trazê-lo aqui porque se não fizermos isto, o tal do Plano Diretor vai ser incompleto, não vai servir à cidade, não vai atender àquilo que deva, que é dar condições para que se tenha uma condição de vida melhor, com dignidade, onde o cidadão carioca seja minimamente respeitado pelo Poder Público. É isto que eu gostaria de colocar e é isto que a gente tem que perseguir.

Um abraço para todos vocês, eram essas as minhas considerações.

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Obrigada, Vereador Eliomar Coelho.

Vou passar agora a palavra a Heitor Ferreira de Souza, um velho militante de Planos Diretores, e que deu a sua contribuição extraordinária para, inclusive, ampliar o sentido do Plano Diretor e ultrapassar a barreira da lei urbanística. Não é isso?

O SR. HEITOR FERREIRA DE SOUZA - Sou Heitor Ferreira de Souza, sou aposentado da SMU - Secretaria Municipal de Urbanismo, já fui Diretor do Iplan Rio, porém venho com uma experiência de mais 100 Planos Diretores deste país, inclusive os 20 Estados, inclusive em três de grande importância, São Paulo, Salvador e Belém. Em São Paulo, coordenei o projeto do Metrô de São Paulo. De forma que tenho uma certa experiência nessa área e estou tentando fazer uma contribuição. Evidentemente que o próprio Secretário deixou claro que estava apresentando o Plano Diretor de Transportes. O que é que acontece? Está tendo o Plano Diretor da Cidade no qual estaria inserido o Plano Diretor de Transportes, mas um Plano Diretor de Transportes é muito complexo, não que o outro Plano Diretor não seja complexo, mas tenho que falar mais como técnico, a minha contribuição aqui é como técnico. Apoiei, entendi perfeitamente as manifestações de representantes da cidade, evidentemente, mas meu papel é trazer contribuição técnica, não me envolver com as situações de demanda ou coisa parecida. De tal forma que o Plano Diretor de Transportes implicaria em pesquisa de origem e destino, uma série de processos que não vi sendo referenciados ainda. Minhas propostas para o Secretário em relação ao Plano Diretor significaria de que as linhas deveriam ter todo um processo de tratamento ao longo daqueles corredores, que parece que não foi suficientemente tratado.

Então, a coisa é realmente um pouco mais complexa do que simplesmente termos colocações avulsas e setoriais. E digo mais, em meu caso, tive a oportunidade, em 1989 e 1990, de participar da elaboração da Lei Orgânica do Município na condição de assessor do Vereador Tito Ryff, convivi com o

Vereador Eliomar Coelho, com nosso amigo que acabou de falar também, conheço os Vereadores aqui da Casa. Valerá a pena, principalmente o Secretário e o Prefeito verificarem que além do Plano Diretor de 1992, se fosse a Constituição, ela seria inconstitucional, eu diria inorgânica. E ela é a base de tudo que tem sido feito até agora. É inorgânica porque não atendeu às disposições da Lei Orgânica. A Lei Orgânica determina que deva haver uma política de desenvolvimento do município em seu conjunto envolvendo vários setores: transportes, educação e saúde e todos os aspectos que se projetam num espaço físico na cidade e o papel do Plano Diretor é organizar espaço para garantir o exercício daquelas condições de atividades que serão exigidas por todos esses aspectos de educação, saúde e transporte. O exemplo que o Secretário deu é claro, caso se pretenda fazer um eixo de transporte, o Plano Urbanístico, vamos chamar assim, fatalmente teria que garantir como aquele setor de transporte vai ser atendido para atender a demanda.

Esse é um aspecto, Vereadora Aspásia Camargo, que deva ser considerado. A quem me diga que esses aspectos setoriais, transportes, educação e saúde fossem destacados do Plano Diretor Urbanístico, vamos chamar assim, que é realmente a figura principal de um Plano Diretor tradicional porque vimos aqui que as pessoas querem “enes” reuniões para debater o transporte, prejudicando, portanto, o andamento geral do Plano Diretor. De tal forma que eu não quero aprofundar-me mais; é apenas uma sugestão, que fosse considerada essa hipótese, principalmente pelo Executivo que teria atribuição de comandar a política de desenvolvimento do município, isso está claro na Lei Orgânica, é só ler a Lei Orgânica que ela determina isso novamente. E, mais ainda, na atual Lei do Plano Diretor, que é herança de 1992, esse aspecto, ditos setoriais, ou seja, transporte, educação e saúde, passam a ser decorrentes do Plano Diretor, isso não tem lógica, é contrário; os setoriais é que determinam o uso do espaço necessário para que eles aconteçam.

Espero que tenha dado uma contribuição, e fico à disposição para outra oportunidade.

Queria lembrar mais uma coisa: eu fiz um estudo sobre transportes da Cidade do Rio de Janeiro, e nunca mais ouvi falar, eu tinha propostas, na época, bastante interessantes, essas coisas eu acho que valem a pena serem dadas.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Eu queria chamar o Movimento SOS Freguesia, da Ilha do Governador, Rosa Chaves e Doralice Antunes.

A SRA. ROSA CHAVES - Boa noite a todos.

Primeiramente, eu gostaria, em nome do nosso Movimento SOS Freguesia, da Ilha do Governador, falar que o portal do Rio de Janeiro está na Ilha do Governador, é lá que

embarcam e desembarcam milhões de pessoas. A Ilha do Governador conta hoje com meio milhão de habitantes, sem contabilizar o público flutuante que conta da demanda do Aeroporto Internacional, toda demanda do público flutuante das áreas militares, da indústria naval e da indústria de petróleo e gás que por lá entra e sai diariamente na Ilha do Governador.

Com base nisso, nós temos que destacar o seguinte: na questão específica do transporte e do Plano Diretor nós não podemos entender essa situação isolada, sem compreender que nós somos uma ilha, nós temos uma condição específica, e precisamos, enquanto uma ilha, de um reconhecimento para que haja uma política pública adaptada à nossa condição insular. Por quê? Porque numa ilha nem tudo se pode; se houver uma explosão demográfica, se houver uma explosão no trânsito, no transporte, se houver uma grande explosão imobiliária, um grande aporte de desenvolvimento econômico na região, ou seja, muitas empresas, a Ilha não comporta, a Ilha explode, a Ilha trava, ninguém vai entrar, ninguém vai sair, ninguém vai desenvolver nada. É com base nisso, no reconhecimento da nossa condição insular que nós estamos aqui para entregar à Comissão do Plano Diretor algumas apreciações, não somente com relação ao transporte, mas com relação a outros temas, como saúde e educação, todos eles deverão ser apreciados e adaptados à nossa questão insular, como a Ilha do Governador, Ilha de Paquetá, como a própria Ilha do Fundão. Porque ao falar sobre a Ilha do Governador, eu tenho que falar do Fundão, porque no Fundão também é um público flutuante que temos lá diariamente, na Ilha do Governador também, além de ser um público de meio milhão, nós temos também um público flutuante expressivo.

Falar disso é falar de um planejamento urbano adaptado a isso, um planejamento de transporte adaptado a isso, um planejamento de saúde e educação adaptado à nossa condição insular. É claro que todas as modalidades de transporte são possíveis, desde que haja um planejamento. Nós temos uma malha hidroviária na Ilha, na Baía de Guanabara, necessitando ser expandida, melhorada para atender, não somente aos usuários da Ilha, mas aos usuários do Fundão, a outros usuários também para fazer a conexão. Quantos daqui não embarcam no aeroporto? Quantos daqui não poderiam estar fazendo essa conexão muito mais rápida? E quantos daqui poderiam estar impossibilitados se a Ilha travasse, se o trânsito da Ilha tivesse muitos carros e ninguém pudesse entrar no aeroporto, nem sair do aeroporto?

Essa é a questão. A nossa condição insular deverá ser contemplada no Plano Diretor, é isso que nós vamos exigir, que seja apreciada essa questão espacial dentro do planejamento urbano da cidade e no plano de desenvolvimento da cidade, porque se nós somos uma ilha, nós também temos importância

histórica no desenvolvimento do Rio de Janeiro, porque se nós olharmos, onde está o aeroporto? Onde estão as grandes indústrias navais, onde estão as grandes indústrias petrolíferas? Na Ilha do Governador. É preciso que todas as autoridades aqui presentes reconheçam este valor, não por uma questão pontual, mas por uma questão da importância da Ilha do Governador no contexto de desenvolvimento do Rio de Janeiro e da história do Brasil.

Entregamos oficialmente esse documento à Presidente da Comissão.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Você tem toda razão.

Essa cidade tem uma série de nichos, de ilhas, de preciosidades que precisam ser tratadas com a devida especificidade.

Eu queria registrar a presença do Vereador Reimont, obrigada Vereador.

Passo a palavra ao Hélio Ricardo de Souza, o Grilo.

O SR. HÉLIO RICARDO DE SOUZA - Boa noite.

Primeiramente, boa noite aos companheiros do transporte alternativo presentes. Boa noite aos movimentos populares presentes. Boa noite à Imprensa.

Ilustríssima Vereadora Aspásia Camargo, Presidente da Sessão; Secretário de Transportes; Professor, demais Vereadores; Vereador Adilson Pires, Líder do Governo, que muito bem tem feito a tramitação entre as solicitações e as necessidades do transporte alternativo para com a Prefeitura do Rio de Janeiro, desde já o meu muito obrigado. Vereador Eliomar Coelho que tem lutado anos a fio ao lado do transporte alternativo, como os demais Vereadores que hoje não estão mais na Casa, como o Ministro Edson Santos, e outros companheiros que já passaram por essa Casa.

Gostaria de registrar aqui que é triste a ausência de outros Vereadores, que nos momentos de eleições passam pelas cooperativas, passam pelos bairros, passam pelas comunidades, assumem compromissos e, num momento tão rico quanto esse, para discutir o futuro da sociedade carioca, não estão aqui presentes! Como não posso deixar de registrar a ausência também do Presidente da Fetranpor, que estava presente no início da discussão, mas teve que deixar-nos, com certeza, empobrecendo um pouco esse Debate, com o qual poderia contribuir muito com relação à discussão política do transporte, sob o ponto de vista do porquê de o transporte da Cidade do Rio de Janeiro, principalmente - agora abrangendo também o Estado, os companheiros intermunicipais - estar passando por uma dificuldade muito grande, através de um processo licitatório

covarde, excludente, desumano até, que não levou, em momento algum, a necessidade do povo em consideração, mas apenas a necessidade do empresariado. Com o *déficit* de vans nas ruas, estão carregando mais passageiros. Que interessante! Que interessante! Senhor Rogério Onofre, Presidente do Detro, juntamente com o Governador do Estado, retiram das ruas 1.200 vans que fazem transporte intermunicipal, para por 1.600 ônibus. Seiscentos e cinquenta já estão rodando com carros extra. Palavras da Fetranspor nos jornais. Outros mil já estão sendo preparados para vir às ruas. Mas 1.200 vans que transportam cidadãos dos lugares mais distantes do Estado foram deixadas à margem. Não podem sustentar suas famílias, não podem honrar seus compromissos, não podem gerar seus empregos e tampouco podem trabalhar. Aí fica a preocupação. A preocupação que fez que com todos esses companheiros estejam hoje aqui presentes para acompanhar. E estaremos sempre que houver discussão sobre o transporte; estaremos presentes. Sempre que o assunto for transporte, estaremos ligados, pois é disso que tiramos o sustento para nossas famílias, mas principalmente porque nós, o transporte alternativo da Cidade do Rio de Janeiro é quem dá mobilidade urbana para esta cidade. De madrugada são as vans que estão nas ruas. No domingo e no sábado, são as vans que estão nas ruas. Embora, por várias e várias vezes, o monopólio das empresas de ônibus tenha tentado nos tirar do mercado, por várias e várias vezes demos a volta por cima e daremos muitas outras mais, porque quando a Fetranspor mobiliou o Detro com equipamentos falidos de fiscalização do Estado, com a cor da fiscalização atrás, única e exclusivamente das vans e das kombis do Estado do Rio de Janeiro, fomos também às ruas e denunciemos a existência de ônibus fantasiados, ônibus ilegais, que rodavam dentro do Município do Rio de Janeiro, sem pagamento de IPVA, sem vistoria do Detran. Sem vistoria da Secretaria Municipal de Transportes e pior: veículos que, quando você joga a placa desses carros no sistema de *internet* do Detran, aparece como Honda 125, Gol, Pálio, tudo menos ônibus!

Então, tenho que clamar a esta Casa que, a meu ver, é a principal e única caixa de ressonância da cidade, que não deixe de atender todas as solicitações daqueles que vieram aqui, em relação a ampliar o Debate com maior número de debates públicos para levar, sim, esses debates públicos lá na Zona Oeste, lá na Zona Norte, porque não na Ilha do Governador, porque não na Zona Sul, porque é muito fácil e perigoso, talvez até um tanto irresponsável, vir à público para falar que em tal região não vai circular tal tipo de transporte, quando a cidade - não somos nós -- clama por esse transporte nas ruas. O cidadão que mora na favela só tem uma opção de transporte: o seu vizinho, que também é operador de transporte alternativo. É por isso que nós temos esse compromisso, pois somos oriundos das comunidades, não estamos sentados no ar condicionado,

vestindo lustrosos ternos, fazendo altos negócios e transações milionárias com dinheiro público do BNDES.

(PALMAS)

Estamos nas ruas. Nas ruas da Cidade do Rio de Janeiro, nos becos das favelas, no alto dos morros, transportando essa cidade. Sendo tachados, às vezes, como marginais e traficantes; outras vezes, como milicianos. Mas eu ponho aqui o desafio: que uma van, uma única van, legalizada ou não no sistema de transporte, que esteja trabalhando, transportando usuários do sistema de transporte alternativo, eu desafio que vocês encontrem uma única que esteja com uma trouxa de maconha ou uma trouxinha de cocaína sendo vendida ou que esteja portando um fuzil AR-15.

(PALMAS)

Já chega. Eu acho que já chega. A sociedade não aguenta mais essa banalização do trabalhador que a mídia tem tentado fazer, na qual o empresariado tem apostado e investido muito para que isso aconteça, tentando nos tachar como bandidos, como marginais. Porque não somos. Somos trabalhadores.

E como trabalhadores, eu tenho, como presidente do sindicato desses que aqui estão, eu tenho que solicitar à Secretaria de Transportes que tenha a responsabilidade de chamar a população para uma discussão ampla sobre a licitação do transporte alternativo na Cidade do Rio de Janeiro. Não houve uma Audiência Pública sequer. Porque o ideal seriam várias, e em vários locais da Cidade do Rio de Janeiro. Não teremos, com certeza, uma Audiência Pública que atenda a isso. Sansão, Vereadores, não queremos uma licitação que atenda nem às necessidades do trabalhador – que neste momento está em segundo plano – mas, principalmente, não vai atender à necessidade da população que precisa ser transportada nessa Cidade. Nós temos a responsabilidade, e nunca corremos dela. Temos, sim, que passar por um processo licitatório, o quanto antes, o mais rápido possível, mas é importante que sejam definidas muito bem, transparentemente, as regras desse processo licitatório, o número de vagas, quantas vagas serão na Zona Oeste, na Zona Norte e na Zona Sul, na Ilha do Governador, no Centro da Cidade.

(PALMAS)

Porque simplesmente falar que a van não vai chegar aqui, ou não vai até lá, significa dizer para um milhão e oitocentos mil usuários, que por dia são transportados pelas vans e Kombis só na Cidade do Rio de Janeiro, é a mesma coisa que dizer para

eles: “A partir de agora, vocês estão sendo entregues às latas de sardinha lotadas, aos ônibus que vão transportar vocês de qualquer forma”. Por quê? Porque nunca foi diferente. Os empresários de ônibus só visam lucro, lucro, lucro. Olha bem a história. Estamos aqui discutindo veículos de transporte de massa, entre aspas. Os estudos mostram que, para transportar a cidade o ideal é que os veículos sejam maiores, mais capazes, sistemas mais velozes, o corredor e etc. E aí fica a pergunta: por quê, então, estão operando com micro-ônibus, com um único motorista, causando acidente, causando desgraça na Cidade? Por que estão operando com ônibus violentamente despreparado, sucateado? Por que estão operando, se tem acesso a dinheiro público do BNDES? Por que estão operando com essa frota? Que você pegue a Avenida Brasil agora e vá até o Centro da Cidade, eu duvido se não vai ter pelo menos um ônibus enguiçado nesse trajeto. Por que não estão operando onde a Cidade precisa que esteja operando? Cadê os ônibus na favela da Carobinha? Cadê os ônibus na favela da Coreia? Cadê os ônibus no alto da Rocinha? Cadê os ônibus lá no Vidigal? Cadê os ônibus lá nos confins de Jacarepaguá? Onde estão esses ônibus? Ninguém viu, ninguém vê.

Nós estamos nas ruas. Estamos transportando a Cidade. Estamos gerando emprego. Transporte, hoje, é o segundo maior gerador de emprego na Cidade do Rio de Janeiro, e tem que ser respeitado.

(PALMAS)

Então, fica um pedido aberto, e eu espero que a Secretaria Municipal de Transporte nos atenda. Senhor Secretário, proponha a realização de audiências públicas para discutir o Projeto de Licitação do transporte alternativo da Cidade do Rio de Janeiro, porque é importante para a cidade. Fazamos essas audiências públicas nos bairros onde estarão sendo feitas as primeiras licitações, que são os bairros lá na Zona Oeste. A gente pode muito bem fazer uma Audiência Pública em Campo Grande, uma Audiência Pública em Santa Cruz, uma Audiência Pública em Bangu, e finalizar com uma Audiência Pública nesta Casa. E aí, com certeza, o Poder Executivo da Cidade do Rio de Janeiro vai ter meios, vai ter subsídios necessários para fazer um marco na história do transporte do Rio de Janeiro, que é uma licitação que garanta os postos de trabalho, que traga mobilidade para a cidade. Que traga, principalmente, a modicidade da tarifa, com os equipamentos de bilhete único. Porque com a implantação do Riocard, a tentativa foi excluir o transporte alternativo. Essa é a verdade. Foi deixar parte da sociedade a pé, ou desempregada, porque quem mora nas regiões que não são atendidas pelo sistema urbano de ônibus simplesmente não tem direito a vale-transporte, porque foi construído um sistema e



entregue nas mãos de poucos, em detrimento do interesse de muitos. E aí a cidade para em certas regiões. E aí o trabalhador que mora na Zona Oeste não consegue emprego no Centro da Cidade, na Zona Sul, porque é caro o seu transporte. É pior: porque não tem transporte. Porque não adianta ele estar com o Riocard no bolso se não passa o ônibus na hora que ele precisa, se não tem ônibus na comunidade onde ele mora. Que venha o bilhete único. Vai ser muito bem-vindo. Porque eu garanto que esses um milhão e oitocentos mil passageiros se transformarão em dois milhões e meio em pouco tempo, porque nós transportamos a cidade com carinho, com respeito, com eficácia, e, principalmente, com solidariedade à população, porque somos moradores do Rio de Janeiro. Muito obrigado.

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Nós temos, agora, um pequeno problema a administrar. A Câmara dos Vereadores encerra o seu horário de trabalho às 10 horas da noite, e nós estamos chegando lá. Até aqui nós tivemos uma liberdade muito grande de tempo, não houve controle, mas eu vou pedir a vocês, agora, dois minutos a cada um, para a gente poder dar tempo aos dez que restam para poderem se manifestar.

Então, chamo agora a Márcia Vera, da Fan-Rio.

A SRA. MÁRCIA VERA – Meu nome é Márcia.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Por favor, dois minutos, Márcia.

A SRA. MÁRCIA VERA – São dois minutos, mas vou ter que bem aproveitá-lo. Todo mundo falou. A primeira coisa que quero sugerir... Meu nome é Márcia. Eu sou moradora da Cruzada São Sebastião e sou comunitária. O meu grande título é ser comunitária.

(PALMAS)

Peço que nas próximas audiências que dessem tempo. Porque nós trabalhamos em assembleias, com três minutos damos o recado. A maioria das pessoas que vieram dar o recado gastou 12, 14, 16, e essa população toda que está aqui. Graças a Deus veio o pessoal das vans, porque esse horário é complicado para gente trazer os comunitários para estar aqui. Porque não é fácil a pessoa sair de Santa Cruz e sair daqui às 10 da noite para chegar em casa, eles não virão. Então, a segunda coisa que quero pedir é a questão da regionalização. Não precisa fazer em cada bairro, porque são 300 bairros. Nas regiões da cidade...

(PALMAS)

Nas regiões da cidade dá para fazer. E fazer esse horário mesmo. Porque quem está em Santa Cruz se tiver uma Audiência, ele vai. Mas aqui como é que ele vem? E ainda mais agora que tiraram a condição deles chegarem em casa.

(PALMAS)

Ando pelo município todos fins de semana. Ontem fui a três bairros. Fui ao Méier, em Campo Grande e em Bangu. E toda vez que precisei me deslocar da estação, tive que pagar uma van, porque os ônibus não cobrem a cidade.

(PALMAS)

Ele cobre a Zona Sul, mas a Zona Norte, a Zona Oeste não tem. Quero que me desafiem a provar que eu estou falando, porque faz 5 anos que estou na Fan-Rio (?) e ando o município inteirinho. E quando quero chegar lá, já tiro os meus 2,20, porque eu tenho que ir de ônibus. Se não tiver van, não chego a minha assembleia. Então, quero dizer isso. Pedir a questão da regionalização.

E o Executivo em vez de propor, ele impõe. Não é assim que se administra. Se ele quando foi ser eleito, ele bateu na minha porta, discutiu comigo, pediu meu voto, por que é que agora ele não quer conversar comigo, na hora de fazer o plano da cidade?

(PALMAS)

E esta é nossa função. Não tem função mais importante na cidade do que o controle social. Somos o controle social. Estamos aqui, elegemos os governantes, elegemos os vereadores, mas queremos que eles passem a dizer o que sentimos. Por que é que na hora que precisam, escutam? Quando é na hora de deliberar sobre a minha vida, não vai me chamar, não vai me ouvir? Tem que ouvir!

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Quero dar parabéns aqui a vocês pela energia, a vitalidade, o vigor, democrático.

(PALMAS)

Quanto mais o tempo passa, mais animados vocês ficam. Parabéns!

Agora, vamos ouvir aqui, por favor, o João Ricardo, da Associação de Moradores de Vigário Geral.

(PALMAS)

O SR. JOÃO RICARDO – A regionalização, o Prefeito, quando foi eleito, já fez, que são os subprefeitos da Zona Norte, Zona Sul, Zona Oeste, certo? Há mais outras duas, não é isso? São cinco regiões. O prefeito já regionalizou. Então, temos que colocar isso como uma proposta para Câmara regionalizar esse Debate. E colocar isso nos finais de semana, se possível, nos grandes clubes de futebol. Lá no Bangu Atlético Clube, aqui na Zona Norte, no Bonsucesso ou Olaria, aí depende do tamanho do clube –, na Tijuca o América, ou seja, são vários lugares que tem condições de fazer esse Debate, no final de semana. E aí sim, poderemos fazer uma discussão democrática do que é que é um Plano Diretor, para recuperar a população, e para o usuário de transporte público, e para todos aqueles que vivem nessa cidade. Não é só isso, a discussão tem que ser clara no sentido do que é viver numa cidade como o Rio de Janeiro, no que tange a questão social, sobrevivência e meio ambiente, e não pela questão no que tange o mercado. Hoje, o que acontece no transporte é o mercado que dirige a questão do transporte na Cidade do Rio de Janeiro.

Hoje, por exemplo, eu fui espancado pelos guardas da Supervia, porque a maioria dos trens parou na Estação do Maracanã, ficaram parados de 40 a 50 minutos. Nenhuma autoridade quis registrar isso.

A polícia militar só chegou depois de 25 minutos de pancadaria com a guarda da Supervia. Inclusive, vou colocar como proposta aqui para os Vereadores, para pegarem o trem, de todas as linhas, e fazer dar uma análise. O que é que é o transporte privado, porque todos eles estão privatizados aqui no Rio de Janeiro. Toda a rede de transporte está privatizada. O que a rede de transporte privada faz com a população. Não é só a empresa oriental que todos os dias está na televisão quebrando ônibus, acontecendo alguma coisa. Ocidental e Oriental. Na verdade, têm até um apelido que é “ocidental”.

Quero que o Secretário coloque a questão dos... Bom, já foi embora, não é? Bom, não vou falar porque ele já foi embora então. Mas era a licitações dos ônibus. Já se anteciparam a isso. E não só isso.

No Globo, hoje, saiu uma matéria. Está aqui. Para 2016, um técnico colocando um transporte mais barato do que ele colocou aí. Deem uma olhada no Globo hoje, porque tem outras propostas. Essa proposta que ele colocou, na época, em 1982 no Governo Brizola, que era o Gonzagão. Esse BRT é bem antigo. Talvez não seja a melhor coisa para o Rio de Janeiro.

Muito obrigado.

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Eu vou chamar o Sr. Aldemar Matias da Silva. E já vou pedir a Lucia Salema que se aproxime também pelo adiantado da hora. São dois minutos para cada um.

O SR. ALDEMAR MATIAS DA SILVA – Boa noite companheirada! Sei que amanhã teremos que estar de pé as 4:30h para ir para rua. Os dois minutos não dão nem para fazer a saudação à companheirada, nem aos Vereadores.

Eu gostaria, Vereadora, de registrar aqui meu protesto com relação ao horário. Acho que é meio insano, uma Audiência Pública sobre transporte, iniciando às 18:30h, na Câmara Municipal do Rio de Janeiro, considerando que há regiões dentro do município que se leva quase 70, 80 km para se chegar até o Centro. Estou esperando que todas as outras audiências públicas, de todas as outras Comissões, vão acontecer de 9:30h as 13:30h. Então, é muito estranho a nosso ver, que uma audiência tão importante se dê num horário como esse. Não fosse a “companheirada” do transporte alternativo garantir o público nessas galerias, essa seria mais uma daquelas chochas audiências onde se discutiria o interesse...

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Protesto, companheiro. Protesto, em consideração às associações...

(O Sr. Aldemar Matias da Silva e a Sra. Presidente Aspásia Camargo falam simultaneamente, trecho inaudível)

O SR. ALDEMAR MATIAS DA SILVA – Eu respeito o protesto da Vereadora, mas eu também tenho que registrar aqui a nossa indignação de que Debate Público: repetindo, deste peso – e amanhã estaremos conversando normalmente – se dê das 18h30min às 22h. Entendemos, inclusive, que todas as falas que nos antecederam colocaram a importância de que façamos debater públicos diretamente nas regiões. Então, fica aqui o nosso protesto.

Infelizmente, me parece que o Secretário não está mais aí. Mas eu gostaria de partir direto para algumas sugestões. A primeira sugestão é em função do tema abordado pelo companheiro Ricardo com relação ao processo de licitação. O Vereador Eliomar Coelho abordou aqui a questão de que teve, na prorrogação de permissões para as empresas de ônibus, prazo de vinte anos, prorrogados por mais vinte; que em 60 meses seria iniciado o processo de licitação. Pois bem!. O nosso processo de licitação não dura mais do que seis meses, para que fossem levantados os dados da cidade, para que fosse levantada a situação, para que fosse levantada a quantidade de passageiros

que nós transportamos e para que fosse publicado o edital, que é uma das coisas mais estranhas que eu já vi em toda a minha vida. E eu gostaria de sugerir ao Secretário Sansão, ao Vereador Adilson Pires, Líder do Governo, que peçam ao Prefeito para retirar esse edital, para que se possa discutir...

(PALMAS)

... para que se possa discutir com a sociedade e com os interessados um edital que atenda não aos interesses de um meio, mas aos interesses de todos.

Então, a retirada desse Edital, nesse momento, significa para nós podermos discutí-lo em Audiência Pública com os interessados. Não houve um Debate Público feito em Guaratiba, nem em Santa Cruz, nem em Campo Grande para poder abordar a questão do Edital. E mais: entendemos que é um erro fazer a Licitação de forma fracionada, quando, na verdade, ainda diferencia, chamando um determinado segmento de sistema e outro de serviço. Nós temos que acabar com essa coisa na Cidade do Rio de Janeiro de que existe dois pesos, duas medidas. Quem transporta, transporta vida. Quem transporta, transporta todo dia. Quem transporta, é transportador. E o sistema tem que ser um só, um único sistema, licitado de uma única vez, garantido o direito de todo mundo poder discutir o que está sendo colocado para a sociedade. Não de forma fracionada! Isso nós entendemos que é um erro.

Para concluir, a outra questão: a criação do Conselho Municipal de Transportes, Vereadora. Entendemos que uma Cidade como o Rio de Janeiro comete um crime contra a cidadania quando não tem um Conselho Municipal de Transportes, onde se possa abordar os grandes temas da Cidade, onde se possa discutir, onde se possa apresentar propostas para esta Casa. Então, entendemos que é importante se criar, nessa Cidade do Rio de Janeiro, o Conselho Municipal de Transportes.

Para encerrar: perguntar ao Secretário Sansão com relação às próprias declarações tanto feitas por ele quanto feitas pelo Prefeito. O Prefeito e o Secretário têm, insistentemente, dito que as vans que operam na Zona Oeste não vão mais operar aqui no Centro. Ou seja: nós vamos deixar de trazer os nossos clientes, os nossos usuários. E se eu digo que são nossos é porque ele não paga com RioCard, ele paga em dinheiro. Quando o RioCard foi implantado, o objetivo era eliminar o nosso sistema. Nós temos, hoje, 1.800 milhão pessoas que todo dia pagam em dinheiro pelo nosso serviço. Sem sistema RioCard, nós resistimos nessa Cidade, e nós tivemos a nossa prestação de serviço!

Então, eu quero perguntar ao Secretário o que leva, se tem uma política de transporte sendo discutida pela Secretaria para melhorar o sistema, a fluidez no trânsito, para melhorar o sistema viário, o que leva a, em poucos meses de seis meses,

autorizar linhas de Santa Cruz para o Centro, autorizar linhas de Bangu para o Centro, criar um sistema que a gente até poderia tentar chamar de integração com o Metrô em cima de linhas que, inclusive, já operavam no transporte alternativo, alimentando o Metrô, por exemplo, lá da Pavuna.

Então, o que leva a criação de novas linhas de ônibus, trazendo para o Centro, se, há pouco mais de 15 dias, o Prefeito disse que não queria mais 85 linhas de ônibus operando aqui no Centro da Cidade? Que política de transporte é essa que continua beneficiando um segmento? Que força é essa que este segmento tem nessa Cidade que continua tendo autorização para colocar linhas, quando o próprio Prefeito diz que não vai ter mais esse número de linhas de ônibus no Centro da Cidade?

(Aplausos e manifestações nas galerias)

O SR. ALDEMAR MATIAS DA SILVA – Que força é essa?

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Concluindo.

O SR. ALDEMAR MATIAS DA SILVA – Para concluir, nós temos buscado conversar com o Governo. Com a Secretaria, com o Prefeito; com o Líder do Governo, Vereador Adilson Pires, por quem nós temos um grande apreço. Mas o que nós estamos vendo, pelo Edital que foi publicado... Está lá na página da Prefeitura. Peço à Vereadora Aspásia Camargo, ao Vereador Adilson Pires, ao Vereador Reimont, aos poucos que sobraram aqui a essa altura do campeonato que o acessem, o imprimam e peçam às suas assessorias o analisarem para verem o que está sendo feito.

Só para concluir, Vereadora. É porque eu estou trazendo elementos para discussão do que nós estamos colocando aqui, porque daqui a 60 dias estará proposta uma licitação na Zona Oeste. E eu acho que é importante que saibam a forma de como está sendo colocado esse Edital. Sem Audiência Pública! Eu quero registrar que não teve nenhuma Audiência Pública para discutir a questão. Nenhuma! Nós, inclusive, estamos pleiteando ao Secretário Sansão que marque as Audiências Públicas. Uma em Bangu, uma em Campo Grande, uma em Santa Cruz. Nas áreas em que a Secretaria está dizendo que vai priorizar a licitação para que a gente possa discutir isso. Nós não somos nenhum bicho de sete cabeças! Os companheiros que estão nas galerias querem discutir!

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Está bem, companheiro, vamos concluir, senão os outros não vão poder... Aí eu vou ser obrigada...

O SR. ALDEMAR MATIAS DA SILVA - Não, já concluí. Já concluí. Muito obrigado pelos meus dois minutos, Vereadora.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Muito obrigada.

(Aplausos e manifestações nas galerias)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Lúcia, ainda está por aí? Da Associação de Moradores da Praça Seca. Não? Jorge da Costa, Associação de Moradores da Freguesia? Sebastian, SOS Leme? Desistiu? Nivaldo Pereira, Presidente da ONG Cidadania e Liberdade. Dois minutos.

O SR. NIVALDO PEREIRA - Obrigado por esses dois minutos. Agradeço primeiramente à Deus por estar presente, participando aqui com todos e vendo a participação da sociedade da Cidade do Rio de Janeiro. Ouvindo a palavra do Vereador Eliomar Coelho, quando ele fala e faz uma crítica de que a responsabilidade seria dos donos de empresas. Mas eu fico feliz com a manifestação de todos aqui, dos que representam as vans e as kombis do transporte alternativo.

Então, eu quero deixar aqui uma fala. Nós vivemos em sociedade. Assim, poderemos comparar o município e o próprio país a um condomínio onde todos nós somos condôminos. Então, não existe dono de um prédio nem de um condomínio. Cada um de nós é participante e proprietário dele. Como não podemos fazer parte dessa grande assembléia - mas no condomínio, sim -, então nós elegemos aqueles que irão nos representar. No Município, elegemos os Vereadores. No Estado, os Deputados. Para o Congresso, os Deputados Federais. Aqui, no Município, quem representa o povo são os Vereadores. Esses são os nossos representantes. Se os municípios não fazem uma política de transporte sadia, são eles que devem nos representar. Então, esse raciocínio, nós cidadãos, devemos exercer.

Por isso, Presidente da Ordem, Cidadania, Liberdade e Amor, venho dar esta contribuição. Estamos vivendo esse período, como falou o Vereador, desde 1992, com o Plano Diretor se dete-riorando. Até hoje não existe uma política de transporte. As comunidades vem se empobrecendo porque não tem transporte, e as favelas existem por culpa de uma política de transporte! Digo muito mais! É falta de educação, também.

Nossas verbas, nossos orçamentos são desviados, porque aqueles que estão ali para fiscalizar as verbas públicas não o fazem. E nós ficamos omissos e calados. A senhora falou: “Tem que nos ouvir, são nossos votos que os colocam. Mas nós não exigimos que nos representem para trabalhar em prol do

público.” Por isso, temos um transporte privado e não público, que não serve para atender às nossas necessidades.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) - Obrigada, Nivaldo.

Agora, o Sr. José Jandir. Em seguida, o Vereador Reimont, por favor.

O SR. JOSÉ JANDIR - Boa noite a todos. Boa noite, Presidente da Sessão, Vereadora Aspásia Camargo.

Lembro que, em junho ou julho de 2005, participamos de uma Audiência na Faculdade Luiza Marillac, na qual estava a Sra. Vereadora, o Presidente desta Casa hoje, Vereador Jorge Felipe, e o Vereador Eliomar Coelho. Fizeram grandes proposições ali.

E, no dia seguinte, houve uma no Tijuca Tênis Clube. Estava lá o Sr. Secretário de Transportes da época, o Sr. Arolde de Oliveira. Entreguei-lhe documentos, cópias, protocolos. E o Sr. Arolde de Oliveira falou: “Senhor Presidente Jandir, até dezembro a integração estará até a Barra da Tijuca.” Entrou, sim. Mas, entrou da Arcoverde à Barra. E o Corredor do Alto da Boa vista ficou esquecido, ficou imprensado, com o trânsito todo parado nas comunidades do Alto da Boa Vista. Esqueceu a promessa. Nada contra a Zona Sul, todos precisam, transporte é para todos, mas ele nos enganou.

Esperamos que no novo Plano Diretor vocês tenham a sensibilidade de colocar isso em prática.

Também temos três linhas de ônibus, todas da mesma empresa. Inclusive, se olharem, da Praça XV até o Alto da Boa Vista, só existe uma placa: 221. É o 221, Praça XV - Maracaí, o que não existe! Acabou! A gente dançou! Aí, criaram uma linha alternativa, Praça Afonso Pena/Passarela da Barra, que atende os passageiros. Eu sou usuário desta linha. Viajo nela todo dia. Agora, espero, Vereadora, que vocês levem para as regionais. Que seja pelo menos pelas áreas das subprefeituras para nós discutirmos melhor, amarrarmos melhor isso.

O Alto da Boa Vista não pode ficar de fora dessa discussão! Bairro nenhum!

Obrigado a todos.

(PALMAS)

Um detalhe: eu represento o Conselho de Segurança da Grande Tijuca. Vejo o policial, Sr. Secretário, fazendo o papel do guarda municipal.

O SR. VEREADOR REIMONT - O Fábio da Cooperativa de Vans da Rocinha está aí? Então, vai falar o Júlio César. O Júlio César está aí. Dois minutos, Júlio César.



O SR. JÚLIO CÉSAR - Muito obrigado pela oportunidade, Mesa.

Venho aqui em nome da Conlutas, uma central sindical. A gente vem aqui no sentido de estar construindo o Fórum de Transportes Público-Popular para que faça a discussão do que está acontecendo na nossa cidade.

Uma das coisas que a gente vê: o povo não aguenta mais, e nem os trabalhadores, viver com um transporte que para nada promove uma qualidade de vida. São transportes caríssimos que, em muitos locais, como dizem os companheiros que me antecederam, deixam os trabalhadores em condições de risco. Em determinadas horas, não podem acessar um transporte público de qualidade.

A gente acha que essa concessão, que foi dada há 10 anos para as empresas privadas, não respondeu às necessidades dos trabalhadores e nem do povo.

Sou Professor da Faetec de Santa Cruz. Se não fossem os companheiros das vans, eu não sairia às 4:30h para chegar a Santa Cruz e dar aula na Faetec. Lá, ônibus só passa às 6h! E eu tenho que chegar lá às 7h!

(PALMAS)

É assim em todos os lugares, em todas as favelas do Rio de Janeiro. É uma vergonha!

Nós, do Fórum dos Transportes, queremos convidar todos vocês a cerrar fileiras, a sermos um Sansão, a sermos um Golias frente ao monopólio dos ônibus dessa Cidade. Queremos, sim, um planejamento estratégico para que possamos ter um transporte de qualidade e de massa. Não o transporte coletivo ônibus, mas recuperar os trens, recuperar o Metrô para que atendam à circulação de toda a classe trabalhadora do nosso Estado. E, para isso, companheiros, tem que ser feito, sim, o bilhete único. Mas que haja um planejamento integrado que absorva esses trabalhadores das vans que, na década de 90, foram demitidos das grandes estatais pelo PDV e, hoje, são trabalhadores que estão sendo alijados da Licitação Pública do Estado do Rio de Janeiro e confundidos, no Choque de Ordem, com bandidos na nossa Cidade!

(PALMAS)

Não dá para a gente admitir isso! Não dá para a população viver nessa lata de sardinha, como é o Metrô às 18 horas, os trens às 5 horas. E mais: há 10 anos, a indústria estava em expansão em 38%. Hoje, com o petróleo, com o Pré-Sal, há uma expansão industrial no Rio de Janeiro de 42%. Há hospitais que

recebem mais de 3 mil pessoas por dia. As escolas têm que ser universais, atendendo ao povo e aos trabalhadores!

Muito obrigado.

(PALMAS)

O SR. VEREADOR REIMONT – Obrigado, Julio César.

Vou usar a palavra daqui mesmo.

Queria me dirigir a todos vocês, cumprimentando o pessoal das associações de moradores, a Márcia, da FAMRIO, todos os trabalhadores do transporte alternativo, vans , kombis.

Queria dizer que, na verdade, infelizmente, cheguei a este Debate muito atrasado. Estava numa Solenidade que já estava marcada há muito tempo, que comemora os Cem Anos da Revolta da Chibata.

Queria aproveitar esse tema e trazê-lo à reflexão aqui para essa discussão do transporte na Cidade do Rio de Janeiro. Em 1910, o marinheiro João Cândido, negro, fez uma revolta aqui na Cidade do Rio de Janeiro, e essa revolta ficou conhecida como a Revolta da Chibata. Vinte e dois anos depois da Abolição da Escravatura, os marinheiros ainda penavam na chibata, nos quartéis da Marinha. E o marinheiro João Cândido fez aquela revolta e foi um marco na História do Brasil. E o impedimento hoje, em relação ao transporte no Rio de Janeiro, nós vamos fazer uma analogia, uma comparação muito rápida. A comparação de que muitas vezes nós, usuários do transporte urbano, usuários do transporte coletivo, às vezes somos tratados também a chibata. E aí nós podemos olhar, por exemplo, a discussão que está lá na Alerj, com uma CPI das Barcas, em que as barcas que transportam os nossos trabalhadores, os usuários de Niterói para o Rio e do Rio de Janeiro, a Praça XV, para a Ilha do Governador. A gente tem os nossos ônibus, e que a gente ouve dizer que não acha van, que na Zona Sul bate lata e que na Zona Oeste é lata de sardinha. A gente tem que olhar também os ônibus que ficam enfileirados aqui nas imediações do Centro da Cidade, um atrás do outro, causando um problema seriíssimo no Centro da Cidade, ônibus às vezes com dois, três passageiros.

É a partir dessa discussão que eu queria fazer uma reflexão sobre o Debate e chamar à discussão do transporte alternativo, para dizer assim, que numa cidade como a Cidade do Rio de Janeiro há espaço para todo mundo. Ninguém precisa ser expurgado. Ninguém precisa estar sob a chibata, lembrando o marinheiro João Cândido.

Tem um poeta alemão chamado Bertold Brecht que tem um poema que diz muito bem isso que nós estamos vivendo aqui na Câmara de Vereadores nesses últimos oito anos. Ele diz assim: “Eu estou sentado na beira da estrada. A minha carroça quebrou a roda. O condutor está consertando a roda. Eu não estava feliz do lugar de onde vim. Não estou feliz para o lugar onde vou. para que tanta pressa?”

E é por isso que eu quero lembrar para dizer o seguinte: para que tanta pressa de voltar o Plano Diretor? Para que tanta pressa de discutir o transporte alternativo? Para que tanta pressa de trazer isso à votação aqui?

(PALMAS)

Eu sou um democrata e sou um democrata que gosto de debate. Eu acho que, na questão do transporte – falou um companheiro ali com muita propriedade –, não houve debate com os atores envolvidos. O debate tem que ser feito com a sociedade num todo. Essa Audiência hoje aqui, que é uma primeira Audiência, tem que se esparramar pela Cidade. Tem que ter audiência na Zona Oeste, sim. Tem que ter audiência na Tijuca, sim. E aí eu queria dizer aqui do nosso compromisso, o compromisso da Câmara de Vereadores, que fomos eleitos, sim, Márcia, você tem razão, lá na Cruzada São Sebastião, quando fomos lá pedir voto; nós agora temos que ir lá discutir também com os moradores. Quando fomos lá na Zona Oeste pedir voto, temos que ir lá agora discutir com os moradores. Quando fomos na Zona Norte, na Tijuca, ou na Zona Oeste, na Barra da Tijuca, Jacarepaguá ou Zona Sul, em Copacabana, Leme e Ipanema, nós fomos lá pedir voto, e temos que ir lá discutir. Como foi no Centro da Cidade, nós também agora temos que discutir. E essa discussão se dá não apenas nós sendo os atores, os protagonistas; essa discussão tem que ser dada quando a cidade é protagonista, quando a cidade faz a discussão. Chega de chibata. Chega de ficarmos aqui votando as coisas sem discutir.

(PALMAS)

Então, a Comissão Especial do Plano Diretor, que chamou a essa Audiência, está de parabéns, mas, ela estará mais de parabéns ainda se a gente continuar fazendo discussão. O Executivo tem que discutir com a sociedade. O Secretário Sansão, se está na pasta, tem capacidade para estar, é da

confiança do Prefeito, e nós não estamos discutindo isso, mas S. Exa. tem que discutir com a sociedade. Nós não podemos fazer projetos numa prancheta colocada no colo da gente. Nós temos que fazer projetos e discuti-los com esta Cidade, porque é uma grande cidade que tem um problema seriíssimo de transporte. O Secretário Sansão tem um baita problema nas mãos, mas S. Exa. tem que dividir com a sociedade, senão a solução não vai agradar à Cidade.

(PALMAS)

Então, eu quero colocar aqui, o nosso mandato tem um mandato de primeira Legislatura, que tem muito que aprender ainda, mas colocar o nosso mandato à disposição da sociedade, como temos feito. E ainda queria lembrar: estou fazendo, a partir do nosso mandato, uma discussão do Plano Diretor, como se fosse uma coisa paralela, mas não é paralela, porque a discussão de lá traz para cá. Nessa quinta-feira, o pessoal que mora na Tijuca vai estar no Tijuca Tênis Clube discutindo o Plano Diretor e quais as incidências do Plano Diretor para aquela região, na relação do transporte, em todas as relações que colocam a cidade nessa discussão do Plano Diretor. E aí a gente tem que fazer isso em Jacarepaguá, fazer em todos os lugares. E os Vereadores têm que propor isso, as associações têm que propor isso, o Executivo tem que propor isso, a Comissão Especial do Plano Diretor tem que propor isso.

Vereadora Aspásia Camargo, muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Bem, quem falta? José Jandir ainda está aí? Fábio César, também da Conduta.

Bem, então, estamos praticamente encerrando o nosso Debate Público. Eu queria dizer a vocês que Plano Diretor não é uma coisa fácil. Em geral, ninguém ligava para isso. Nós fizemos reuniões em todos os pontos desta Cidade, e muitas vezes os horários nunca eram bons o suficiente. Se era na parte da manhã, era porque tinha que ser à noite. Se era à noite, tinha que ser de manhã. De fato, vocês sabem, porque vocês são experientes, vocês têm uma militância muito grande, não é fácil mobilizar a população para discutir Plano Diretor. Então, por isso nós estamos de parabéns. A Comissão Especial do Plano Diretor está de parabéns. Vocês estão de parabéns. E toda a democracia do Rio de Janeiro está de parabéns.

(PALMAS)

Porque transporte nunca foi assunto de Plano Diretor nenhum. Nunca ninguém discutiu transporte na Cidade do Rio de Janeiro,

que era considerado um tema sem interesse e um tema que não mobilizava ninguém. Está aí a prova de que nós podemos, sim, acordar esta Cidade para resolver os seus problemas. Está aí a prova de que nós podemos utilizar nossa inteligência, nossa capacidade de liderança, nosso aprendizado de luta para botar esta cidade olhando para cima, porque nós estamos naufragando num desenvolvimento econômico que caiu muito. Empresas foram embora, perdemos empregos. Ficamos todos no alternativo. E o que nós queremos é que o transporte alternativo não seja mais alternativo, não; seja transporte para valer.

(PALMAS)

É a negociação. Vocês cumpriram um papel muito bonito nesta Cidade. Deram transporte a quem não tem. E agora estão aí e vão continuar dando transporte a esta cidade, para que o transporte tenha prioridade, para que ele chegue naqueles pontos onde nunca chegou e onde as pessoas precisam andar a pé não sei quantos quilômetros para conseguir um ônibus.

Então, estão vocês aí de parabéns. E vamos à luta!

Obrigada.

(PALMAS)

O Secretário ouviu tudo, não é, Secretário? Vamos lá, o que o Secretário quer dizer?

O SR. SECRETÁRIO ALEXANDRE SANSÃO FONTES – Eu vim mais para ouvir. Já falei bastante na apresentação, escutei bastante. Eu parabenizo a todos vocês. O fato é que aqui, até a esse horário, todos nós estamos com sono, cansados, com fome. Estamos aqui discutindo o problema do transporte. Quero parabenizar a todos vocês por estarem aqui e dizer que as lideranças de vocês é que são testemunhas disso. Nós estamos conversando, desde o início do Governo, com a categoria, com os representantes do transporte alternativo. Muitas das ações que nós temos tomado, começando agora pela Zona Oeste, já assimilaram algumas das considerações passadas por vocês. Nós temos o dever de organizar o transporte nesta Cidade, porque do jeito que está, não pode continuar, está certo? Não é um sistema racional que nós temos hoje. A culpa é de todo o processo histórico de desmando, de concorrência entre empresas e todo mundo disputando o mercado, ao invés de o poder público estar definindo quais são as necessidades da população e atendendo com transporte decente.

O que queremos fazer é um transporte integrado. Queremos que todos os tipos de veículo disponíveis para atender à população possam estar exercendo a sua função dentro desse sistema, dando capilaridade, buscando as pessoas onde elas

precisam, onde os 35, 40% de pessoas na cidade que andam a pé – muitas delas porque não têm um transporte – possam ter esse transporte, e que esse transporte seja através de uma política tarifária de bilhete único, ou através da integração física, para que todos os modais que estão integrados estejam fazendo com que a população possa pegar um transporte em qualquer lugar da Cidade e chegar a qualquer lugar da Cidade sem dificuldades. Estamos trabalhando para racionalizar o transporte. E foi bom eu ter estado aqui para ouvir e considerar tudo isso que vocês disseram, como já vínhamos fazendo e como vamos continuar fazendo.

Muito obrigado.

(PALMAS)

A SRA. PRESIDENTE (ASPÁSIA CAMARGO) – Palmas para o Secretário, que está aqui ouvindo vocês.

Obrigada pela presença de todos. Está encerrado o Debate Público.

(Encerra-se o Debate Público às 22h35)